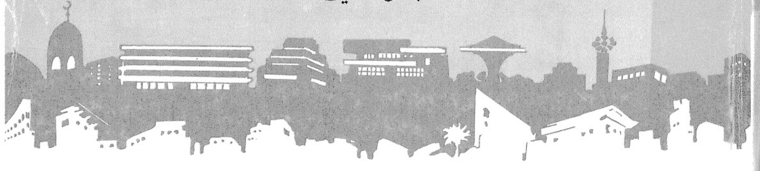


النمو العمراني الحضري في المدينة العربية

المشاكل والحلول

الجزء الثاني



المعهد العربي لانماء المدن

نشأت منظمة المدن العربية في ١٥ مارس ١٩٦٧ م تعبيراً عن الاحساس بضرورة قيام منظمة تسعى لتأكيد التعاون وتقوية الروابط ودعم الصلات بين الأشقاء على ساحة الوطن العربي وتستهدف الارتقاء بالمدن العربية وتطويرها وتحديثها في مختلف الميادين مع الابقاء على الهوية العربية والحفاظ على تراثها الاسلامي المجيد ، وأقبلت عليها المدن من مختلف أنحاء الوطن العربي في ثقة واطمئنان ، وازداد عدد المدن الأعضاء من ٢٧ مدينة عند مرحلة التأسيس إلى ٣٧٠ مدينة في الوقت الحاضر تمثل جميع أنحاء الوطن العربي من خليجه الى محيطه بما فيها جميع العواصم والمدن العربية الكبرى .

وبعد أن تعددت أوجه أنشطة المنظمة وسعيا نحو الأداء الأمثل لمهامها وفي اطار التخصص والتكامل أنشىء (المعهد العربي لإنماءالمدن) الذي ظهر كفكرة عام ١٩٧١ م وتبلور ككيان ومضمون في عام ١٩٧٧ م — وتبنته المملكة العربية السعودية وشملته برعايتها وعونها — وبدأ نشاطه الفعلي منذ عام ١٩٨٠ م .

(والمعهد العربي لانماء المدن) مؤسسة علمية ثقافية استشارية تهتم بالمدينة في كافة مجالاتها واختصاصاتها وأغراضها وبالمدن العربية والشئون البلدية بصفة خاصة ومقره مدينة الرياض ، وله شخصيته المعنوية المستقلة ويعمل بالتعاون والتنسيق مع الأمانة العامة لمنظمة المدن العربية .

ويباشر المعهد الواجبات والمهام التالية :

- إجراء الدراسات والبحوث عن المدينة العربية في المجالات الاقتصادية والاجتماعية والمعمارية والادارية والتنظيمية وغيرها .
- إعداد المؤتمرات . والندوات وتنظيم الدورات التدريبية وحلقات البحث والنقاش العلمي في مجالات وشئون المدن والبلديات العربية .
- تقديم الخبرات الاستشارية والخبرات الفنية والتخصيصة للمدن والبلديات العربية في مجال تخصصاته المتنوعة .
- إصدار الكتب والدوريات المتخصصة وإقامة المعارض للتعريف بالمدينة العربية وتراثها ومعالمها ونهضتها وتقدمها .
- إنشاء مراكز المعلومات والتوثيق لكل جوانب وشئون البلديات والمدن العربية .
- التعاون مع الجامعات ومراكز البحوث والمعاهد العالمية و العربية في كل مايعمل على تطوير وإنماء المدن العربية .
- الرئيس الاعلى للمعهد وزير الشئون البلدية والقروية بالمملكة الغربية السعودية (معالي الدكتور خالد العنقري) .
- يشرف على المعهد مجلس أمناء برئاسة امين مدينة الرياض (معالي الدكتور عبد الله النعيم) .
- يشرف على الجهاز الفني والاداري المدير العام للمعهد (الدكتور محمد عبد الله الحماد) .

اهداءات ١٩٩٤
المملكة العربية
السعودية

بسم الله الرحمن الرحيم



النمو العمراني الحضري في المدينة العربية - المشاكل والحلول

أعمال و بحوث و توصيات

المؤتمر العام الثامن لمنظمة المدن العربية

الذي عقد في مدينة الرياض

المملكة العربية السعودية

١٢ - ١٧ رجب ١٤٠٦ هـ

٢٢ - ٢٧ مارس ١٩٨٦ م



من إصدارات

المعهد العربي لإنماء المدن

لعام ١٤١٠ هـ - ١٩٨٩ م



الجزء الثاني

قائمة المحتويات

القسم الأول : بحوث ودراسات تطبيقية عن المدن العربية

رقم الصفحة

القسم الثاني : الدراسة التحليلية الميدانية

القسم الثالث :

الملاحــق :

الجزء الثاني

القسم الأول - بحوث ودراسات تطبيقية عن المدن العربية ،

القسم الثاني - الدراسة التحليلية الميدانية .

القسم الثالث - الخاتمة والتوصيات - الملاحق - الأبحاث المقدمة باللغة الانكليزية .





القسم الأول

بحوث ودراسات تطبيقية عن المدن العربية

البحث الأول

النمو العمراني والحضري في المدينة العربية - العراق - المشاكل والحلول

دكتور / محمد صالح عبد القادر

المقدمـــة :

تعتبر ظاهرة التحضر من الظواهر القديمة في العالم ، حيث ان الانسان حاول ان يعيش في المدن منذ آلاف السنين ، ولقد ظهرت في بداية الأمر القرى ثم تطورت إلى قرى كبيرة ثم مدن ومراكز حضرية ولقد أسهمت المدن في الحضارة اسهاما واضحا ، ويمكن القول بأن الانسان اهتدى إلى العيش في المدينة في الفترة التي اهتدى فيها إلى الكتابة فقد حدثت تحولات عديدة في حياة الانسان الاقتصادية والاجتماعية والفكرية في تلك الفترة . ففي النواحي الاقتصادية انتقل إلى النشاط الزراعي لأول مرة تاركا نشاط الجمع وحدث ذلك في شمال الجزيرة العربية وبالذات في سفوح جبال زاجروس وبالتحديد في مدينة « جرمو » والتي تقع في شمال العراق في حدود ٧٠٠٠ سنة قبل الميلاد[١]. وقد أشارت المؤشرات التاريخية بأن هذه المدينة هي الأولى من نوعها في العالم تجمعت فيها دور سكنية واحيطت بها المزارع الواسعة في الأطراف وخصصت بعض أطرافها كمراعي لتربية الحيوان . وهنا يظهر التساؤل عن أسباب ظهور المدن والتجمعات الحضرية لأول مرة في العالم في أرض الجزيرة العربية ؟ للاجابة على هذا التساؤل يمكن أن نحدد ظروف التفاعل الاجتماعي بين الانسان وبيئته المحيطة به وأفراد مجتمعه ثم الاستغلال الفعلي للموارد البيئية من قبل الانسان لتطوير نفسه وحدث ذلك في حدود ٤٠٠٠ سنة قبل الميلاد على وجه التحديد فظهرت المدن التي امتازت بالتنازع فيما بينها على السلطة والهيمنة[٢].

وظهر اهتمام العرب بالمدينة من خلال الاهتمام العظيم الذي أبداه ابن خلدون ووضعه لمفاهيم أساسية عديدة فيما يخص تنظيم وتخطيط المدينة.وقد طورت أغلب أفكاره في العصر الحديث تطورا واضحا واستندالمخططون على تلك الأفكار في الكثير من أعمالهم والتي يعود الفضل لأغلبها إلى الأفكار الأصلية لابن خلدون في عصر النهضة العربيه ، وجميع الأفكار والنظريات الغربية الحديثة اعتمدت على بداية المراحل التطورية الحضرية والتحولات الاجتماعية العربية ... فهو الذي وضع المدينة وظواهرها الاجتماعية ونشؤها وتطورها وتركيب المدينة الداخلي ونمو مناطقها بالشكل الذي جعل تلك الأفكار مبادىء أولية للمخططين المعاصرين كالمناطق الاقتصادية الهامة في نشوء ونمو وتطور المدينة وحاجتها إلى مواد أولية ، زراعية ، بناء ، قوى بشرية لادامة نمو المدن وتطورها ، ووضع الاسس الأولى لحجوم المدن وتركز سكانها وعلاقتها الاقليمية ولهذا جاء المخططون في الوقت الحاضر بالنظريات الحديثة الموسعة لأفكار أولية مهمة تم وضعها في تلك الفترة .

ولقد ظهرت بعض الأفكار الحديثة في الدول الغربية بمثابة حلول لمشاكل في الدولة النامية ، كاستخدام النمط المتكتل في الاستعمالات الصناعية فيما يسمى بنموذج التكتل الصناعي Industrial Agglomeration على غرار التكتل في الأسواق التجارية والمناطق الصناعية في المدن العربية القديمة فهي ظاهرة عربية أصيلة تتبناها المجتمعات المتطورة كوسيلة واسلوب لتطوير المجتمعات النامية في العصر الحديث .



(1) R. Braidwood; "The Agricultural Revolution" Scirntific American Sept., 1960, pp 3-10.

(٢) طه باقر ، مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة ، بغداد . ١٩٥٥

الفصل الأول

الخلفية النظرية Theoretical background

دراسة نظرية لمفهوم النمو الحضري للمدينة العربية

أنماط النمو الحضري The Pattern of Urban Growth

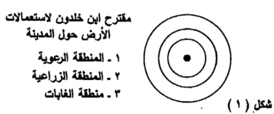
هنالك كثير من النظريات التي تبحث في النمو الحضري في المدينة العربية منها ما هو مشتق من أفكار المدن العربية القديمة . وقد جرت تحويرات عديدة في العصر الحديث على تلك النظريات بما يتلاءم والتطور التكنولوجي الحديث . وان اهم تلك النظريات التي كتبت للظروف العربية الاقتصادية منها والاجتماعية هو النمو الحضري من المنطقة القديمة وهي البؤرة الاولى المركزية والمتألفة من المسجد والسوق والمناطق والأبنية الادارية والقصور والمساكن الخاصة والخدمات الأخرى ، ويتجه النمو من هذه المنطقة نحو الخارج وبصورة غير متوازنة ومتساوية تبعا لتوفر مستلزمات ذلك النمو الحضري ، كالطريق الذي يربط المركز الرئيسي للمدينة القديمة بالمناطق الزراعية التي تمون المدينة بالمنتجات والمواد الغذائية الضرورية وتوفر نشاط اقتصادي زراعي تحول في فترات لاحقة إلى نشاط اقتصادي صناعي بعد التطورات الحديثة في التكنولوجيا والعلوم . وتختلف النواحي المعمارية من منطقة إلى اخرى ضمن التجمع الحضري في المدن فتتركز مناطق راقية وقصور فخمة في مناطق محددة بينما تظهر مناطق اخرى بمستوى أدنى وربما تنعدم ظروف المعيشة الملائمة في مناطق فقيرة وهذا يعود إلى التباين الطبقي في المجتمعات العربية واختلاف دخول الأفراد والمستوى الثقافي والاجتماعي ومن ثم ظهور طبقة من المهاجرين الفقراء إلى المدينة العربية واستقرارهم في مناطق متدنية في مستوى الخدمات للعمل في الحقول والمزارع التي يملكها الأغنياء والذين يعيلون تلك الطبقة الفقيرة بتوفير العمل في النشاط الزراعي الخاص .

ويبدأ النمو الحضري في أقسام محددة ضمن التركيب الداخلي للمدينة ويسبب ضغطا على أطراف المناطق القريبة بعد أن يبدأ الضغط من مركز المدينة الداخلي وحصول اختناقات في استعمال الأرض في ذلك المركز فيضغط على المنطقة القريبة من المركز الرئيسي كتوسع في الأبنية الادارية وقصور الامراء وربما تحدد مناطق جديدة انتقالية بين المركز الرئيسي والذي يحوى على المنطقة التجارية والادارية ويضغط على مناطق مجاورة أو يختار منطقة جديدة في طرف من المدينة لاستعمالها ضمن تحديد جديد ، وكانت هذه هي بداية تخطيط المدن العربية بصيغ عملية تطبيقية ولم يكن هنالك نمو عشوائي في المدن العربية خصوصا اذا ما علمنا بأن العرب في تلك الفترات كانوا هم المخططين الأوائل في العالم . وضمن اختلاف وتباين الدخول في مجتمع المدينة العربية يحدث تحول وارتفاع في مستوى دخول الأفراد ذوو الدخل المحدود والمنخفض بعد الزيادة في دخول هؤلاء الأفراد .

ولما كان النقل الداخلي في بدء نشوء المدن العربية يعتمد على أساليب بسيطة نتيجة لظروف التنمية في تلك الفترات واختلافها عن التطورات في مجال النقل عما هو عليه في الوقت الحاضر جعل نمو المدن يحدث بشكل دائري وجعل المناطق الداخلية للمدينة العربية تنمو بشكل دائري وبالأخص عندما تكون مجاري الأنهر بعيدة عن تلك التجمعات الحضرية وهذا نادر الحدوث في مناطق ذات ظروف مناخية مشابهة للمنطقة العربية .

فعادة ما تتزود المدينة بالمياه من مجرى نهر قريب لضرورة الماء في قيام أي تجمع حضري لأنه عنصر مهم لمقومات حياة الانسان ، ولذا فان الشكل الدائري للمدينة التي يجرى في وسطها مجرى نهر عادة ما يكون النمو للمناطق الداخلية باتجاه ذلك المجرى لأهمية المياه وسهولة التنقل النهري لامكانية الوصول والنظرة الجمالية لموقع الاحياء الجديدة على ضفاف الأنهر . وقد انتبه ابن خلدون في القرن الثامن للهجرة بأن المدينة يجب أن يتوفر لديها مقومات بقائها ونشوئها وبالأخص المياه ، والنشاط الزراعي والرعوي ولهذا فان من الضروري قيام تجمعات حضرية وعمرانية قرب مجاري الأنهار وأعتقد بأن المدينة واقليمها يكونان منطقة مترابطة حيث تمتد المناطق الرعوية حول أطراف المدينة وتنتشر الحقول الزراعية ثم تظهر مناطق الغابات وتليها المناطق الفارغة والصحارى .

وقد اعتمد العلماء الألمان في العصر الحديث على آراء ابن خلدون وطوروها بالشكل الذي يتلاءم والظروف الاجتماعية والاقتصادية لمدن اوربا الغربية ومن هؤلاء العلماء Von Thunen . حيث افترض مدينة واحدة معزولة عن المدن الأخرى وتحيط بها المناطق الزراعية والسهول وهي ذات موقع متجانس من حيث الظروف الطبيعية كالسطح والمناخ والتربة . وقد افترض ان سعر المنتجات الزراعية ثابت لا يتغير رغم بعد المسافة عن سوق المدينة



شكل (١)

المدينة والاقليم كما تصورها ابن خلدون في القرن الثامن الهجري .

الرئيسي وافترض ان ظروف النقل بدائية وبسيطة واستنتج بأن المدينة واستعمالات الأرض فيها سيكون بشكل دائري أو مناطق دائرية الشكل لكل منطقة أو دائرة تتخصص في نشاط اقتصادي معين كالانتاج الزراعي النباتي أو الحيواني ، ومنطقة دائرية اخرى لنشاط آخر وهكذا .

والمدينة العربية أخذت شكلها الدائري لأن هذا الشكل أكثر ملاءمة لحركة الانسان ، وهو من الأشكال الهامة في عمليات الدفاع وتوفير الحماية والأمن اضافة إلى كونه شكلا يساعد في تقديم الخدمات إلى مناطق واسعة في المدينة بشكل سريع لكل المناطق للاستفادة من التنظيمات الخدمية وتسهيلات النقل وتوفير محلات السكن والعمل ، على الرغم من أن كثيرا من المدن العربية الأخرى على أشكال غير دائرية ، ولكن الشكل الدائري يعتبر مفضلا في كثير من المناطق العربية .

وتنمو المناطق الحضرية في المدينة مع محاور طرق النقل النهرية والبرية وفي هذه الحالة تنسحب استعمالات الأرض مع تلك المحاور ، ولا يظهر الشكل الدائري في مثل هذه الحالات بل يظهر الشكل غير الدائري وتنسحب المناطق واستعمالات الأرض مع الاتجاه المحوري ، والنمو المحوري للنهر أو الطريق البري . ويتأثر النمو الحضري والعمراني في المدينة بتباين التضاريس كالسطح والتربة والمناخ فيها من منطقة إلى أخرى ضمن المدينة ، ويتبع ذلك اختلاف في كلف النقل Transportation Cost حيث انه من العوامل المهمة المؤثرة في توزيع استعمال الأرض داخل المدينة ، فالمناطق القريبة والمطلة على الأنهر وطرق النقل البرية تكون ذات أهمية خاصة من النواحي الاقتصادية والاجتماعية وغالبا ما يتأثر النمو الحضري والعمراني بمحاور تلك الطرق . ومن الملاحظ ان أغلب المدن العربية تمتاز بالتوسع والنمو العمراني المستمر والسريع نحو المناطق المجاورة ، وقد يكون هذا النمط من النمو الحضري والعمراني غير منتظم وربما يكون بصورة مبعثرة أو عشوائية النمو ضمن محاور عديدة غير منسجمة ويكون غير متساوى نحو الأطراف .

ولقد ظهر النمو المحوري كأسلوب للنمو الحضري والعمراني داخل المدينة وربما يستمر هذا النمو مع طرق النقل مهما كان عددها واتجاهها ويكون النمو الحضري والعمراني أعظم في المناطق والمحاور الرئيسية ويقل في المحاور الثانوية ويدخل ضمن هذه المحددات سعر الأرض وقيمة الايجار حيث يؤثران في استعمال الأرض للأغراض المختلفة ، وتترتب هذه المحاور بهيئة أذرع تمتد من مركز المدينة الرئيسي وعلى طول طرق النقل ، ثم يرتفع سعر الأرض في المناطق ذات الموقع المميز كالقرب من ضفة النهر أو القرب من طريق رئيسي أو المنطقة التجارية ومدى توفر الخدمات الضرورية جميعها تؤثر على استعمال الأرض وكذلك على نمو المدينة والتطور العمراني فيها . وربما يظهر الشكل النجمي في هذا النمو العمراني حيث تشع من مركز المدينة الرئيسي نحو الأطراف الخارجية أذرع ومحاور تحتوى كل منها على عدد من المراكز الثانوية وغالبا ما يكون طول هذه الأذرع والمحاور ضمن المدينة بمسافات معقولة ومدروسة ، ويستمر ذلك التوزيع ولكن بشكل أقل تركزا خارج حدود المدينة للوصول إلى اقليم المدينة وغالبا ما يكون وسط المدينة عبارة عن تجمعات حضرية صغيرة حول المنطقة التجارية وتؤلف تلك التجمعات مناطق عالية الكثافة السكانية . وفي بعض الأحيان تكون تلك المناطق قليلة الكثافة السكانية وتزداد الكثافة نحو الأطراف وفي تلك الحالات لا يظهر مركز المدينة الرئيسي المسيطر والمهيمن على النشاطات المختلفة وخصوصا التجارية والمالية ولكن تظهر عدة مراكز ثانوية في أطراف المدينة ويكون وسط المدينة قليل الكثافة السكانية بشكل ملحوظ .

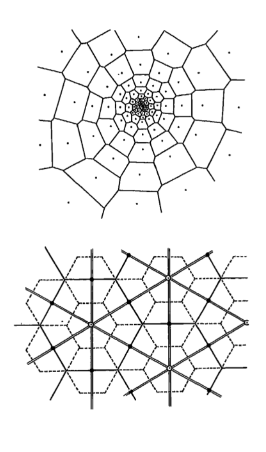
وهنالك نمط للنمو الحضري والعمراني مميز في المدن العربية وهو النمط الذي يعتمد على سيطرة منطقة مركزية رئيسية وضعف مناطق وتجمعات بعيدة عن المركز بدرجات متساوية ويظهر ان تنمو تلك المراكز بشكل مبعثر وبالأخص في المدن الكبيرة ، حيث تعتبر المنطقة التجارية هي النواة الرئيسية في النمو الحضري ، وهي مركز رئيسي لتجمع طرق النقل المهمة والرئيسية ، وتظهر المناطق الثانوية بعد نمو المنطقة المركزية ويبدأ ظهور تلك المراكز تباعا ، ويعتبر العامل الاقتصادي هو العامل المؤثر في ذلك النمو حيث الابتعاد عن المناطق ذات الأسعار المرتفعة من قبل استعمالات الأرض التجارية ، والسكنية والصناعية يجعل من الضروري ايجاد مناطق ذات أسعار منخفضة للأرض وبعيدة عن المركز الرئيسي وتظهر استعمالات جديدة حول المراكز الثانوية الجديدة .

هذه النظريات العامة في نمو المدينة الحضري والعمراني وفي تركيبها الداخلي من شأنها أن تساعد المخطط لمعرفة الجوانب التطبيقية لتلك النظريات وعلى حل مشاكل التوسع الحضري والعمراني في المدينة واقليمها ، وخلق سهولة الاتصال ، وتوفير النواحي المالية وخفض كلف الانشاء ، وتنظيم عمليات التوسع وتخصيص الوقت المناسب ، واعداد أساليب النمو الحضري والعمراني بحيث تتلاءم والنواحي الجمالية واعطاء المدينة شخصية مميزة .

العلاقة بين المدينة واقليمها والتأثيرات المتبادلة من خلال المكان المركزي Central Place Theory :

من خلال البحوث الحديثة والدراسات العلمية النظرية التي أجراها الاقتصادي الأمريكي W.Isard على الصيغة التقليدية لنظرية المكان المركزي أوضح بأن السكان يتجمعون حول المدينة المركزية تجمعا واضحا ويقل عددهم كلما ابتعدنا عن المدينة المركزية باتجاه المدن المحيطة بالمدينة المركزية والتي عادة ما تسمى بالمدن المساعدة ، وتقل الكثافة السكانية في المدن البعيدة وتزداد كثافة السكان في المدن القريبة من المدينة المركزية أي انه كلما زاد حجم المدينة زادت الكثافة السكانية ، وان الكثافة تتناسب مع حجم المكان المركزي وتقل كثافة السكان بابتعادنا عن المكان المركزي .

ويظهر عدد من المراكز والمدن الصغيرة كلما ابتعدنا عن المكان المركزي للمدينة ، إلى أن يظهر مكان مركزي جديد وهذا يستقطب حوله كثافة سكانية عالية ومرتفعة حوله وتبدأ بالانخفاض كلما ابتعدنا نحو الأطراف[٣].



بينما افترضت النظرية التقليدية للمكان المركزي بأن المدينة تقع في منطقة أو اقليم متجانس من النواحي الطبيعية والبشرية والمواصلات وان السكان يتوزعون عليه بصورة متساوية فهي مركز للمنطقة أو الاقليم الذي يحيط بها لأنها تقدم الخدمات للمدينة المركزية وتستفيد من المدينة نفسها ولهذا يجب ان تقع المدينة في موقع مركزي في الوسط من الاقليم بحيث يحقق هذا الموقع أقصى فائدة ممكنة مركزيا ولهذا جاءت تسميتها بالمكان المركزي . وتم تصنيف الأماكن المركزية أو المدن المركزية على أساس حجمها وقوة مركزيتها إلى مستويات ومراتب فوضعت سبعة مراكز على أساس الحجم أي تحيط بالمدينة المركزية ستة مراكز ثانوية أو مدن صغيرة وتكون الاقاليم الثانوية لهذه المدن الستة وكذلك المنطقة أو المدينة المركزية شكلا سداسيا وتظهر المدينة المركزية بانها كبيرة الحجم بالنسبة للمدن المحيطة بها والتي تتخذ أقاليمها أيضا شكلا سداسيا ، وتكون المدينة الرئيسية مركزا للتسويق والخدمات الادارية والنقل لموقعها المركزي وكلما ابتعدنا عن المدينة المركزية يقل حجم المدن المحيطة وتقل كثافة سكانها وتنخفض أهميتها الاقتصادية والاجتماعية وتعتبر المناطق المحيطة مناطق مكملة أو متممة ويكون الاقليم متناسبا مع حجم المدينة المركزية كما ان الاقاليم الأخرى الثانوية يكون حجمها مناسبا لحجم المدينة الثانوية .

وهنالك فرضيات واقتراحات نظرية أخرى مشتقة من النظرية التقليدية للمكان المركزي توضح علاقة المدينة بالاقليم المحيط بها ، ومن تلك المقترحات النظرية ان المدينة تتكون من عدد من المراكز الحضرية أو المدن الصغيرة حولها وتنفصل عنها بمناطق فارغة Vacant Areas وخالية من السكان وتتدرج الكثافة السكانية من الداخل نحو الأطراف الاقليمية . وهنالك مقترح نظري آخر يقوم على أساس العلاقة بين المدينة والاقليم أيضا وملخصه أن تشع من المركز نحو الأطراف أذرع ومحاور رئيسية ويقع على هذه الأذرع عدد من المراكز الثانوية ويبلغ طول كل ذراع ٦٥ كيلو مترا والمنطقة المحيطة بالمدينة المركزية هي اقليم المدينة .

النمو الحضري والعمراني في المدينة العربية ، وضرورة دراسة الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والتاريخية لتلك المدن

يرتبط النمو الحضري والعمراني في المدينة العربية بجوانب ذات أهمية وأبعاد كبيرة في تحديد حجم واتجاه ذلك النمو اعتمادا على دراسة جوانب هامة لا تظهر ربما في مدن عديدة في العالم . ولهذا نجد أن تصنيف المدن يخضع إلى اعتبارات عديدة فالأبعاد الاقتصادية مهمة في تحديد ذلك النمو حيث ان تقدير الامكانيات الحالية والمستقبلية من شأنه أن يحدد الخطط وامكانية التنفيذ مستقبلا والفترات الزمنية المحددة في ذلك المخطط ، وهذا من شأنه أن يوضح الامكانيات الحقيقية في المدينة العربية وتأثر تلك الامكانيات بالفترات الزمنية القادمة واستمرار أو تطور امكانيات اقتصادية جديدة من شأنها أن تؤدي إلى زيادة في النمو الحضري والعمراني بينما أي نقص في الجوانب الاقتصادية سوف يؤدي إلى تعثر ذلك النمو كما خطط له في الفترة الزمنية المحددة . وتباين الدخول مستقبلا تباينا كبيرا من شأنه أن يؤثر في النمو الحضري والعمراني فتخلف مناطق ذوى الدخل المحدود في النواحي العمرانية لا يؤثر على تلك المنطقة فحسب بل يبتعد تأثيرها إلى المدينة بكاملها وتصبح تلك المناطق متدهورة اقتصاديا واجتماعيا ، وبالتالي فان المدينة ينقصها التكامل والتوازن فيما بين مناطقها السكنية والتجارية بدرجة تجعل الفجوة قليلة في فوارق الدخل الفردي . ويرتبط هذا الجانب بسعة الأرض أو سعر المتر المربع وسعر الايجار والتفاوت بين المناطق الراقية والفقيرة والمتوسطة وتأثير الجانب الاقتصادي على اتجاهات ومحاور النمو

(3) W. Isard, 'location and Space-Economy. New York. 1965.

الحضري في المدينة العربية . ويعتبر هذا العامل مهما حيث يمكن بواسطته تحديد استعمالات الأرض داخل المدينة للأغراض المختلفة التجارية ، الصناعية ، أو السكنية وان سعر الأرض له علاقة بنوع البناء كما ذكرنا في كثير من الأحيان وارتفاع ذلك البناء وقيمة كلفه الاقتصادية ، والأرض خاضعة للعرض والطلب ويتحدد سعر الأرض ، وسهولة الوصول اليها ، وموقع تلك المنطقة بالنسبة إلى المناطق ذات الأهمية الاقتصادية بالقطعة التي تقع علي طرق نقل جيدة وحديثة يكون سعرها مرتفع لأنها يمكن أن تستعمل لأغراض تجارية أو اقتصادية ذات أهمية كبيرة ، بينما يقل سعر الأرض التي يتعذر الوصول اليها حتى يصبح أقل ما يمكن في المدينة خصوصا في المناطق البعيدة وفي الأطراف التي لا تتوفر فيها خدمات ضرورية ولا يمكن الوصول اليها بسهولة . والموقع الخاص بالأنشطة الاقتصادية كالصناعة أو الأنشطة الخدمية له دور واضح في تحديد نجاح أو فشل المشروع . وفيما يخص المناطق السكنية فان مناطق الدور الراقية هي أعلى سعرا للأرض وهنالك أزقة أو شوارع يرتفع فيها سعر الأرض أكثر من الشوارع المجاورة لها لأنها مناطق خاصة بطبقة الأغنياء .

وفيما يخص الجانب الاجتماعي فان مستوى الثقافة والتعليم وتوفر الخدمات الصحية والتعليمية هو عامل هام في الجوانب الاجتماعية المؤثرة في النمو الحضري والعمراني في المدينة العربية وتتوفر الخدمات التعليمية والمراكز الاجتماعية في المناطق المتطورة والراقية في المدينة بينما يقل الاهتمام بتلك الخدمات الاجتماعية بصورة ملحوظة في المناطق المتدهورة والمتخلفة ثقافيا وعمرانيا ، والسبب هو ليس اهمال الجهات الخدمية فحسب بل هو أيضا حجم العائلة الكبيرة وانفلاقها السريع في ظروف الطبقات الفقيرة ، كذلك قلة العناية بالمنشآت الخدمية مما يسبب الابتعاد عن تقديم خدمات مستمرة إلى تلك المناطق وعدم التعاون الفعال بين أجهزة الدولة وأفراد المجتمع . وتظهر هذه الحالات فقط في المناطق السكنية بل أيضا في المناطق التجارية والصناعية وتظهر ملامح عدم الاهتمام بالجوانب الصحية والعناية بالناحية الجمالية سمة مميزة رغم ارتفاع الدخول الا أن المستوى الثقافي والتعليمي هو السبب الرئيسي والهام ولهذا نجد أن المناطق التجارية والصناعية والسكنية ذات المستوى المنخفض والرديء غالبا ما تحتاج إلى عناية أمنية خاصة في حفظ الأمن وسيادة القانون للجهل الواضح ولكثرة المشاكل الاجتماعية بسبب تدهور الأوضاع التعليمية والثقافية والاقتصادية والصحية والسكنية . ويظهر نمو حضري وعمراني معين في المدينة بتأثير الجانب الاجتماعي ، وظهور مناطق متطورة ثقافيا وتعليميا وصحيا وعمرانيا واتساع وتقلص تلك المناطق مرتبط بالوضع الاقتصادي العام في الدولة والمدينة ومناطقها ونشاطها الاقتصادي والثقافي والتعليمي أو الصحي أو أية خدمات اجتماعية مهمة أخرى .

أما الجانب السياسي فهو أيضا مؤثر في النمو الحضري والعمراني وبالأخص الاستقرار السياسي في بعض المدن يزيد من نموها الحضري والعمراني ، بينما عدم الاستقرار السياسي من شأنه أن يخلف عدم استقرار في ذلك النمو والانصراف إلى الاهتمام بتوفير الحماية والأمن ولتوفير الاستقرار ، أكثر اهتماما من عمليات متابعة تطورات النمو العمراني وبالتالي فربما تتحدد مناطق في النمو الحضري لأسباب سياسية كموقعها الاستراتيجي الهام ، ولهذا فان الجوانب السياسية من الضروري الاهتمام بدراستها بعناية وبدقة لأنها لها تأثيرات كبيرة وخطيرة . اضافة إلى أن العواصم هي مراكز سياسية وادارية هامة في الدولة مما يستوجب أن يكون نموها الحضري والعمراني على درجة كبيرة من التقدم والرقي لإظهار هذا المركز السياسي الهام ، اضافة إلى ظهور مدن رئيسية أخرى في الدولة تعطى عناية خاصة أيضا وبدرجات متفاوتة بعد العاصمة لأنها تمثل مراكز استقطاب جديدة بعيدة عن العاصمة ويكون نموها العمراني والحضري متناسبا وموقع تلك المدن من النواحي السياسية الهامة .

أما الجانب الاداري فهو أيضا مهم في أبعاد النمو الحضري والعمراني في المدينة العربية حيث تنقسم المدن في الدولة إلى تقسيمات ادارية كالمحافظات ، والولايات والمقاطعات والألوية والنواحي والأقضية والقصبات . ويتأثر النمو العمراني حسب تلك التقسيمات الفرعية لمركز المحافظة ، ومركز القضاء ، ومركز الناحية على سبيل المثال كل حسب أهميته الادارية وحجم سكانه .

ويؤثر في النمو الحضري والعمراني الأساليب المعمارية الهندسية في المدينة العربية ، فأسلوب البناء للوحدة السكنية المنفرد يجعل نموها الحضري محددا بالمواد الأولية وقوة العمل وتوفرها وقيمة الأرض ، وكذلك يؤثر في نموها العمراني استخدام أنماط البناء الجاهز Prefabricated وهذا يجعل النمو العمراني محددا بمناطق معينة في المدينة ويؤثر بشكل واضح على النمو الحضري(٤).

وأخيرا فان النمو الحضري والعمراني في المدينة يتأثر بشكل كبير بالجوانب الديموغرافية حيث ان حجم المدينة أي عدد سكانها يرتبط بصورة واضحة بالنمو الحضري والعمراني في تلك المدينة ، فكلما كان حجم المدينة كبيرا زاد نموها الحضري والعمراني حتي يفي بمتطلبات أعداد السكان لتلك المدينة ، ونتيجة للزيادة الواضحة في نمو السكان في المدن العربية والظروف الاجتماعية كالزواج وتكوين العائلة يجعل النمو الحضري والعمراني أسرع بكثير من مدن تختلف فيها الظروف الاجتماعية والجوانب الدينية ، كما ويؤثر العامل التاريخي في اتجاهات النمو الحضري في المدينة وخصوصا تلك المدن التي تظهر فيها أهمية تاريخية في تطويرها وتحديد اتجاهات النمو العمراني والحضري بما يتلاءم وظروفها التاريخية ، ومعرفة تلك الظروف غاية في الأهمية في تحديد محاور النمو العمراني واتجاهاته .

---

(٤) تؤثر ظروف المناخ وطبيعة التربة والتضاريس على الجانب المعماري والهندسي ونمو المدينة الحضري والعمراني تكيفا مع تلك الظروف وبالأخص المناخية منها .

التوسع الحضري والغزو الحضاري الخارجي :

تنمو المدينة العربية بأنماط تتشابه في بعض الجوانب وتختلف في جوانب أخرى وهذا شيء طبيعي وعائد إلى الظروف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية . ويمكن القول ان التوسع الحضري في المدينة العربية ينقصه التنظيم المخطط والذي يعتمد على دور الدولة في وضع سياسة تنمية حضرية للمدينة وربط تلك السياسة مع مدن الدولة كافة ذلك كي تحدد وظائف وخصائص المدن جميعها وبصورة شاملة ، فالنقص الذي يحدث في التوسع الحضري في مدينة معينة والمشاكل التي تنجم عنها لا تؤثر على المدينة فحسب بل على باقي مدن الدولة لأنها ترتبط معها بجوانب اقتصادية واجتماعية غاية في الأهمية .

ولم يظهر في السابق أي مؤشر على الاهتمام بشخصية المدينة العربية والمحافظة على تراثها التاريخي والحضاري والمعماري وإعطاء الفرصة للغزو الحضاري الغربي أولوية وأهمية ، ولهذا اندثرت الملامح الهندسية المعمارية في المدينة العربية ولم يظهر التوسع الحضري بالشكل العربي المطلوب بل نقلت الحضارة المعمارية الغربية في تصميم المدينة وأنماط توسعها بدون تكيف Modification مع الظروف الاقتصادية والاجتماعية العربية وربما يعود السبب في ذلك إلى سرعة التنمية والتوسع الحضري في المدن العربية أكثر من بقية دول العالم وحتى المتقدمة منها . ولم يواكب التوسع الحضري والعمراني توسع في مفاهيم النمو الحضري للمدينة العربية بشكل خاص بل أصابها التلكؤ وبالأخص في تطبيق نظريات النمو الحضري والعمراني بعد تكييفها مع واقع المدينة العربية وتكييفها للظروف المناخية والاقتصادية والاجتماعية وحتى الحضارية مع التقدم التكنولوجي في طرق البناء الحديثة والطاقة جعل امكانية تكييف نظريات النمو الحضري أمرا ضروريا وممكنا في ظروف التنمية السريعة من قبل المخططين الناجحين في بعض الدول العربية ذلك لأن أغلب النظريات الخاصة بتركيب المدينة العربية ونموها الحضري والمستعملة في الدول المتقدمة الاوربية الغربية ذات اصول عربية كيفت حسب أحوال وظروف المناخ في تلك الدول وان ما يحدث في كل دول العالم من تطور للتصاميم الحضرية والمعمارية هو تكييف حسب ظروفها الطبيعية والاقتصادية الجديدة ، ولأن هذه التصاميم فيها ديناميكية ولا يمكن أن تبقى ثابتة والتطور التكنولوجي في تقدم . وظهرت العمارة السكنية الغربية والمسكن الغربي في الكثير من المدن العربية وذلك يرجع إلى عدة أسباب وهي اخفاق الجهات التخطيطية في ظل ظروف التخلف السابق من وضع نماذج جديدة للمدن العربية في ظل ظروف التقدم والازدهار وعدم مواكبة تلك الجهات للتطورات العمرانية والحضرية ، بل اخفقت في كثير من الأحيان وفي أحيان أخرى لم تتوفر كوادر تخطيطية كافية تقوم بمهمات واسعة في المسكن مع تحويرات بسيطة ذلك بسبب كونه أكثر عمليا Practical بسبب كونه أكثر اقتصاديا من حيث الكلف ، حيث قل استعمال الخشب النادر في تغليف واجهات الدور والمساكن ومواد بناء أخرى لم تتوفر في الوقت الحاضر ، وكونه أكثر صحيا من حيث السيطرة على تقلبات الجو وحماية الفرد من الأمراض وتلوث الهواء ، وكذلك توفير حماية أمنية للمسكن . وبقيت آثار الغزو الحضاري الغربي في كثير من المدن العربية وبالأخص في الأسواق التجارية الحديثة والمستشفيات والفنادق الضخمة والتي غالبا ما تقوم بتنفيذها شركات أجنبية لأنها تحتاج إلى خبرة عالية في الفن المعماري والبناء . ونجد ان من الضروري جدا حماية المنطقة القديمة أو المدينة القديمة في المدينة العربية من الغزو الحضاري الغربي في العمارة الحديثة وإبعاد التوسعات الحضرية والعمرانية إلى مناطق جديدة وبعيدة عن المدينة القديمة قدر الامكان .



الفصل الثاني

مشكلات النمو الحضري والعمراني في المدينة العربية

تظهر كثير من المشاكل الاقتصادية والاجتماعية والسياسية وحتى الأمنية بسبب التوسع والنمو العمراني والحضري في المدينة العربية . ولقد ظهرت في بغداد[٥] عاصمة العراق في عصر النهوض العمراني والازدهار الاقتصادي الذي شهده القطر بعد عام ١٩٧٢ وانتصار قرار التأميم العظيم ورغبة الدولة في وضع الحلول لكثير من مشكلات النمو الحضري والتي كان غالبها قد نشأ في ظل ظروف السيطرة الاستعمارية على العراق كالتركز الصناعي ، والسكاني والخدمي المفرط في مدينة بغداد دون سواها .

بينما ظهرت مشاكل اقتصادية واجتماعية جديدة في الوقت الحاضر بسبب التوسع الحضري والعمراني الحديث ففي جانب المشكلات الاقتصادية هو توفر الاستثمار الصناعي في مدينة بغداد وأكثر من بقية مدن الدولة مما ساعد على تركز الصناعة بسبب توفر مستلزماتها كالمياه والطاقة والمجاري وطرق النقل الجيدة وتوفر سوق كبير الحجم بسبب تركز السكان في هذه المدينة فقد بلغ ما يقرب من ٢٥٪ من سكان العراق[٦] ووصل التركز الصناعي إلى حوالي ٥٨٪ من عدد المؤسسات الصناعية في القطر بأكمله تتركز في بغداد[٧]، بينما تتوزع البقية الباقية من السكان والمؤسسات الصناعية على مدن العراق ، ويتركز العمال الماهرين العاملين في الصناعة بنسبة ٥٥٪[٨] من مجموع العاملين في الصناعة في القطر تتركز وحدها في بغداد والباقي يتوزع على مدن العراق ومناطقه المختلفة بالرغم من أن التوسع الصناعي يشمل مدناً عديدة في العراق الا انه مازال هنالك اتجاه للتركز الصناعي في مدينة بغداد أكثر من سواها .

وظهرت مشاكل اجتماعية كنقص حاد في المساكن بسبب الهجرة الكبيرة الوافدة من الريف وبالتالي توسع حضري وعمراني مشوه بسبب فوارق الدخل بين سكان المدينة الاصليين والمهاجرين الجدد اليها فانتشرت مباني ومساكن متدهورة نسبيا في أطراف المدينة لا تتوفر فيها متطلبات الحياة المعيشية الضرورية كالمياه والطاقة والمجاري والطرق المبلطة والمرافق الاجتماعية الثقافية والتعليمية والصحية ، وان توفرت بعض تلك الخدمات الاجتماعية فانها لا تكفي واعداد السكان في تلك المناطق العالية الكثافة ويعود النزوح السكاني إلى مدينة بغداد إلى أسباب عديدة أهمها أسباب اقتصادية وهو توفر فرص العمل ذي الدخل المرتفع في بغداد بالمقارنة مع دخول المدن والمناطق الأخرى ، ثم أسباب اجتماعية ومنها تركز الجامعات والمعاهد العالية ، والمؤسسات الصحية المتخصصة وعدم توفرها في مناطق عديدة ومدن مهمة . اضافة إلى الحياة الاجتماعية المتفتحة في العاصمة والمغلقة في مدن صغيرة ذات حجم سكاني قليل ومجتمع ضيق . ويمكن أن يعزى أسباب الاهتمام بمدينة بغداد أكثر من سواها هو دورها الاداري كعاصمة للدولة العراقية ووجود كافة الدوائر الادارية في العاصمة وغالبا ما تركز الاستثمارات الصناعية منها والخدمية في بغداد دون المقارنة مع مدن العراق الأخرى ضمن خطة شاملة لمعرفة ما تقدمه خطط التنمية القومية للمناطق والمدن الأقل تقدما والتي تعاني من اخفاقات كثيرة في المجالات والأنشطة الاقتصادية والاجتماعية . ومعرفة نسبة النمو المستقبلي لمدينة بغداد مقارنة بالمدن الأخرى ، ويظهر ان دور الاجهزة التخطيطي ضعيف وغير فعال في كثير من الخطط لايقاف الاستثمار أو الحد منه والتوسع في مناطق ومدن لأسباب اجتماعية وتوفير أنشطة عمل بعيدة عن العاصمة ، ولقد ظهرت فعلا في بداية السبعينات محاولات جادة من قبل أجهزة التخطيط لابعاد قدر الامكان الاستثمار الصناعي الجديد إلى مناطق أخرى وكذلك الاهتمام بالجوانب الاجتماعية في مدن بعيدة والتوسع في انشاء جامعات في شمال وجنوب ووسط العراق وكذلك الاهتمام بالمؤسسات الصحية. في كثير من المدن الرئيسية في العراق . ولكن مازالت بغداد تحتل مركزا كبيرا في استقطاب النشاط الصناعي والاجتماعي في العراق . ولقد جذبت بغداد من السكان ما مقداره ٧٨,٦٪ حسب احصاء ١٩٧٧ . وخصوصا من مدن العمارة ، الناصرية ، الكوت .

---

(٥) بنى الخليفة العباسي أبو جعفر المنصور مدينة بغداد المدورة في عام ١٥٠ هـ في الجانب الغربي من مدينة بغداد الحالية ، وكانت المدينة المدورة تشمل المسجد وقصر باب الذهب ، وقصور أولاد المنصور ، ودواوين الحكومة ، ثم السور الأعظم المحيط بالمدينة المدورة فالخندق وهنالك أربعة أبواب للمدينة . « راجع أطلس بغداد للدكتور أحمد سوسة طبع في بغداد سنة ١٣٧١ هـ ، ١٩٥٢ م .

(٦) بلغ سكان بغداد (المدينة والقرى المحيطة بها) ٣,١٨٩,٧٠٠ حسب احصاء ١٩٧٧ .

(٧) عدد المؤسسات الصناعية الكبيرة ٧٧٢ مؤسسة في سنة ١٩٧٢ ارتفعت إلى ٨٧٨ في سنة ١٩٧٧ .

(٨) نتائج الاحصاء الصناعي لسنة ١٩٧٧ ص ١٠٧ . وزارة التخطيط العراقية .

جدول رقم (١)
المحافظات الجاذبة والطاردة ونسبة كل منها[٩]

ت	المحافظة الجاذبة	نسبة الجذب	ت المحافظة الطاردة	نسبة الطرد
١ -	بغداد	٧٨,٦	١ - ميسان	٢٩,٤
٢ -	البصرة	٩,٣	٢ - ذي قار	١٤,٨
٣ -	السليمانية	٤,٨	٣ - ديالي	١٢,٩
٤ -	التأميم	٤,٢	٤ - نينوى	١٠,٩
٥ -	اربيل	٢,٤	٥ - واسط	١٠,٦
٦ -	كربلاء	٠,٧	٦ - القادسية	٩,٢
		ـــــ	٧ - الانبار	٣,٦
		٪١٠٠	٨ - بابل	٣,٥
			٩ - النجف	٢,١
			١٠ - المثنى	١,٧
			١١ - صلاح الدين	١,١
			١٢ - دهـوك	٠,٢
				ـــــ
				٪١٠٠

ويظهر ان النمو الحضري والعمراني في مدينة بغداد قد تأثر بطرق النقل البرية منها والنهرية ولذلك أصبح النمو العمراني ذا نمط محوري باتجاه نهر دجلة كما وقد تأثر التركيب الداخلي للمدينة بالنوايا المتعددة وظهور مراكز ثانوية في مناطق متعددة ونمو تلك المناطق بشكل نوايا .

مشكلات النمو العمراني في المنطقة التجارية :

يظهر هنالك نوعان من المناطق التجارية في مدينة بغداد ، المنطقة التجارية في المدينة القديمة والمنطقة التجارية في المنطقة الحديثة (تحت التنفيذ) في شارع حيفا في جانب الكرخ حيث ان قسما من الشارع خصص كمنطقة تجارية Commercial Area أما المنطقة التجارية القديمة والمتمثلة في سوق الصفافير ، سوق السراى ، شارع البنوك ، شارع الرشيد ، شارع النهر ، شارع المستنصر ، سوق الشورجة ، حيث تتركز المخازن الكبيرة والمتخصصة بالمواد المختلفة كالقماش والكتب والمواد الغذائية ، والمنطقة المالية[١٠] وتظهر مشكلة الازدحام بالمتسوقين والسيارات في هذه المنطقة كما ونلاحظ بأن الأرض عالية السعر وان المهترىء منها يميل إلى التحول إلى النموذج الغربي والمتمثل بالبنايات الشاهقة (البناء العمودي) لشدة الطلب على الأرض والموقع الاستراتيجي التجاري .
وفي القلب التجاري لمدينة بغداد تظهر المؤسسات التجارية الهامة والبنوك ، وفي الوقت الحاضر تعتبر هذه المناطق مزيجا من الحضارة العربية الأصلية والحضارة الغربية في تصاميم الأبنية والشوارع .. ويعتبر شارع الرشيد أهم الشوارع التجارية في بغداد وتتفرع منه شوارع ثانوية ، ويظهر شارع السعدون كشارع تجاري مهم ويجمع في أجزائه بين مناطق مهترئة وأبنية حديثة فتظهر الفنادق الراقية والملاهي ودور السينما والنوادي والمطاعم ومحطات الوقود والصيدليات ، والبنوك ، ويعتبر منطقة تجارية حديثة ويختلف عن المنطقة التجارية القديمة كونه ذا تخيط متكامل ويحتوى على خدمات مهمة يجب أن تتوفر في المنطقة التجارية كمحطات الوقود والفنادق والملاهي ودور السينما الراقية . ويعتبر النشاط التجاري من أهم النشاطات داخل المدينة بالرغم من انه لا يمثل سوى ٥٪ من مساحة المدينة ولكن نجد ان ما يقرب من ٤٠٪ من القوى العاملة يعملون في هذا القطاع داخل المدينة . وفي بعض المناطق من بغداد الحديثة اهتمت الدولة بتوفير منطقة تجارية Commercail Area في جانب الكرخ وفي منطقة مهترئة عمرانية وحولتها إلى منطقة تجارية تحتوي على مؤسسات تجارية وخدمات فندقية ومطاعم ومواقف سيارات وتسهيلات أخرى عديدة في جزء من شارع حيفا قرب منطقة الشواكة القديمة . وتظهر في مدينة بغداد مناطق تجارية مهمة خصوصا أركان الشوارع الرئيسية كالركن الذي يربط شارع الرشيد بشارع البنوك وتحتل هذه الأركان مؤسسات مالية كبيرة ويكون سعر الأرض في هذه المناطق أعلى من سعر الأرض في وسط الشارع لموقعه الاستراتيجي الهام ومن مميزات هذه المناطق ازدحامها بحركة المرور وتأتي في الأهمية بعد البؤرة التجارية . بينما ظهرت مناطق تجارية حديثة في الاحياء الحديثة وهي بدرجة ثانوية .

---

(٩) حسب احصاء ١٩٧٧ .

(١٠) في هذه الأسواق القديمة تظهر ظاهرة التكتل Agglomeration في أسواق الذهب ، القماش ، الكتب ... الخ وللتكتل فوائد منها معرفة الأسعار السائدة والمقارنة بينها اضافة إلى المقارنة بين المواد من حيث النوعية ، وبالتالي فانه يوفر خدمات صناعية قريبة ومتجاورة ليست هنالك امكانيات لتوفيرها بشكل مبعثر وهذا ما توصل اليه الباحثون في العصر الحديث من عامل الوفورات الاقتصادية في الموقع .

مشكلات النمو العمراني في المناطق السكنية :

تحتل المناطق السكنية في المدن أهمية كبيرة لما لها من علاقة باستقرار الانسان في مناطق متباينة اقتصاديا واجتماعيا وعمرانيا ففي قلب مدينة بغداد وقرب مركزها التجاري تظهر الدور القديمة المهترئة والتي كانت في العهود الماضية ربما دورا راقية تبعا للفترة الزمنية على انقضائها وغالبا ما يسكنها الطبقات الاجتماعية المهاجرة والتي تعمل في الخدمات الاجتماعية في المطاعم ، والفنادق . وتظهر بعض القصور والتي مازالت محتفظة بعمارتها العربية وهذا من ضرورة الاهتمام والمحافظة على احياء هذا التراث الحضاري . وتغزو المناطق التجارية والصناعية المبعثرة مناطق سكنية قريبة لها وتستخدم كمعامل صغيرة للعطور والملابس والكتب وهنالك مشاكل اقتصادية واجتماعية في هذه المنطقة سوف نتطرق إلى توضيحها في الفصل القادم وهي مشكلة الدور القديمة والمهترئة عمرانيا والتي تجلب مخاطر اجتماعية واقتصادية .

وقد عالجت الدولة تلك المناطق في جانب الكرخ ومازالت مناطق واسعة من الرصافة في حاجة إلى عناية خاصة . ثم تتدرج المناطق السكنية إلى متوسطة وراقية كلما ابتعدنا عن المنطقة القديمة ويظهر النموذج الغربي للسكن في أطراف المدينة بعيدا عن أي طابع معماري عربي خاص ومميز ، وتعتبر هذه المشكلة من أهم المشاكل التي تواجه النمو العمراني والحضري في المناطق السكنية في بغداد ، فالتوسع في بناء العمارات السكنية من شأنه أن يخفف من حدة مشاكل السكن والاسكان ومايتبعه من سهولة توفير الخدمات الضرورية وبسرعة كالمياه ، والمجاري والطاقة والمراكز الاجتماعية والمدارس ، ودور الحضانة بسبب فوائد البناء العمودي وسهولة الاتصال وقرب المسافة بينما تنجم مشاكل سلبية منها تحطيم الشخصية العربية للمدينة بسبب الغزو المعماري الغربي وبالتالي فلا فرق بين مدينة بغداد ومدن اوربية ليس لها تاريخ حضاري قديم اضافة إلى النتائج السلبية الأخرى كالمشاكل الاجتماعية في مجتمع عربي يختلف عن المجتمعات الاوربية والتي لا تهتم بالنواحي الاجتماعية والتماسك العائلي كما في المجتمع الغربي ، اضافة إلى أن الفرد العربي لم يهيأ لحد الآن لموضوع المشاركة الجماعية في حياته الخاصة وفي مسكنه ، وفي الملاعب والحدائق ولهذا فان أي مشاركة جماعية لا تتمخض بالنجاح للصعوبات الكبيرة ليست بسبب وجود فوارق ثقافية أو اقتصادية أو تعليمية . بل هي أبعد من ذلك ربما هي العوامل النفسية ورغبة الملكية الخاصة ولهذا تظهر نتائج سلبية في مشاريع الاسكان العمودي ، ربما يؤدي مستقبلا إلى فشل ذريع لتلك المشاريع ، ليس بالابتعاد عنها بل في تردى الخدمات الهامة فيها ويبقى قبولها كحل سريع للفئات الاجتماعية غير المقتدرة ماليا للعيش في السكن المنفرد . ولهذا فان فشل مشاريع السكن العمودي مستقبلا أمر واضح ذلك لأنه سوف يؤدي إلى تركز سكاني غير مقبول في مدينة بغداد اذا ما استمرت مشاريع الاسكان العمودي . والأهم من ذلك كله ان هذا النمط الغربي لا ينسجم والواقع الاقتصادي والاجتماعي والسياسي في العراق وربما يكون مقبولا لفئات اجتماعية معينة .

مشكلات النمو العمراني في المناطق الصناعية :

تعتبر الصناعة جزءا مهما في المدن ويهتم المخططون بالموقع الصناعي غاية في الأهمية ، ولهذا فالمناطق الصناعية المبعثرة في داخل المدينة أو المخططة في أطرافها تستحوذ على اهتمام النمو الحضري والعمراني في بغداد ، ومن أهم المشاكل التي تظهر نتيجة للتوسعات العمرانية هو تردي الواجهات الأمامية للمصانع الداخلية كمصانع الألبان ، المشروبات الغازية ، ومصانع تعليب وصناعة الأطعمة كذلك تردى الوضع الصحي لهذه الصناعات وضرورة غلق كثير من الصناعات أو تحسين ظروفها الصناعية . وتظهر في داخل المدينة صناعات لمواد البناء كالكاشي والبلوك، وتردى واجهاتها الأمامية رغم ارتفاع مستوى الأرباح الا انه لا يوجد اهتمام حضاري لتلك الصناعات ، فهي تشوه المدينة اضافة إلى ضرورة نقل وتحويل تلك الصناعات إلى المناطق الصناعية المخططة في أطراف المدينة . وتظهر أيضا مشاكل عدم تحديد مناطق صناعية في داخل المدينة حيث من الضروري جدا توفير مواقع لصناعات معينة كالملابس ، والأغذية في الاحياء السكنية وقريبة منها لكي يعمل فيها السكان المحليون .

مشكلات النمو العمراني وتأثيرها على الطرق والشوارع :

خصصت مساحات من الأراضي للاستخدام في النقل داخل المدينة للسيارات والقطارات لربط المناطق الصناعية والسكنية والتجارية ، ولقد بقيت المناطق المخصصة للمحطات الداخلية للسكك الحديد دون تغيرات كبيرة منذ وقت طويل وتأخذ في الوقت الحاضر المناطق المخصصة للنقل مساحات واسعة من مساحة الأرض المبنية داخل مدينة بغداد ، وهذه التخصيصات تشمل الطرق ، محطات ومحارم السكك الحديد ، أرض المطارات ، ومناطق وقوف السيارات .

ويعتبر ازدحام حركة المرور من أهم المشاكل التي تواجه المدينة بغداد ونموها الحضري حيث انه يكفي للدلالة على النقص في تخصيصات المساحة المخصصة للطرق والشوارع ومناطق وقوف السيارات لأنها هي الأخرى تؤثر على ازدحام حركة المرور اذا ما حدث أي نقص فيها وبالذات قرب المنطقة القديمة والمناطق المحيطة بالمنطقة القديمة .

كذلك فان زيادة عدد السكان وارتفاع مستوى معيشتهم أدت إلى زيادة في عدد وسائط النقل الخاصة والعامة . ومن هذه المناطق نجد أن المساحة المخصصة للنقل داخل المدينة في ديناميكية مستمرة مع زيادة العوامل السابقة . وينقص مدينة بغداد في الوقت الحاضر دراسة من هذا النوع خصوصا اذا علمنا ان الدول المتقدمة تجرى دراسة تفصيلية لحجم النقل المتوقع مستقبلا مع علاقات تلك المدينة ضمن مجموعة دولية أو ضمن التجمع العالمي ولهذا فان مدينة بغداد بحاجة إلى دراسة خاصة بتخصيصات النقل على المستوى العربي والدولي .

ونتيجة للظروف التاريخية الموروثة عن مدينة بغداد العربية الاسلامية وبنيتها الدائرية الشكل التي تحتل لذلك نسبة قليلة من الأرض المخصصة للنقل نتيجة للشكل الدائري الذي يعتبر من الأشكال التي لا تحتاج إلى مسافات بعيدة لربط أطراف المدينة بمركزها .

كما تتأثر مدينة بغداد نتيجة لموقعها في وسط العراق وعلى دجلة ، ووظيفتها الادارية والسياسية كعاصمة للعراق وموقعها في منطقة تبعد عن الأطراف الحدودية لمسافات تكاد تكون محدودة ومتوازنة مع طبوغرافية المنطقة . ونلاحظ التقاطعات الدائرية في أقسام عديدة من المدينة وهي تربط أقسام المدينة ربطا محكما وتسهل حركة المرور وهذا أقدم الأنماط في بغداد ويفضل لحد هذا الوقت رغم قلة استعماله الآن كونه يلائم الظروف المناخية وأشعة الشمس الحارة صيفا . ويظهر في القسم الأوسط في بغداد وفي قلبها التجاري النمط العضوي وهو نمط غير منظم وعشوائي وليس هنالك انسجام في طرق النقل من حيث الاتساع أو الاتجاه وتظهر الأزقة والشوارع الضيقة والأزقة غير السالكة وهي ميزة واضحة في بغداد القديمة وتظهر تقاطعات رباعية في أقسام عديدة وحديثة كما تظهر مميزات حسنة وأخرى سيئة على هذا النمط حيث انها تسبب ازدحام حركة المرور وتحتاج إلى تنظيم مستمر لتلك الحركة بينما يفضل التقاطع الثلاثي في الوقت الحاضر لأنه يقلل ضرورة تحسين حركة المرور عند ذلك التقاطع وخصوصا اذا ما تم بشكل انسيابي منظم .

مشكلات تخطيطية في النمو الحضري والعمراني :

بعد التقدم الحضاري والعمراني والذي بدأ عام ١٩٧٨ في مدينة بغداد لم يعد هنالك أي قصور من جانب أمانة العاصمة باعتبارها الجهة المسؤولة عن الامور البلدية في مدينة بغداد . ولكن القصور في جانب مهم وعملي وهو جانب تصاميم الأبنية المعمارية وتخطيط الشوارع والطرق متمشيا مع التطور العمراني وعدم اعتماد أساليب علمية منظمة في تحديد مناطق اختناقات المرور وحلول سريعة ومنتظمة لمناطق سكنية مهترئة ضمن المنطقة السكنية ومواجهة المناطق الفارغة التي عادة ما تستخدم كمراكز لرمي النفايات في داخل المدينة المكتظة ومحاولة الأجهزة التخطيطية بالاستفادة من تلك المناطق كمراكز لوقوف السيارات بعد تحسينها .



الفصل الثالث

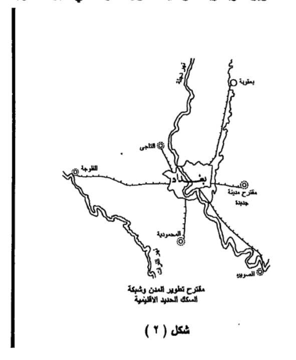
المقترحات والحلول لمشكلات النمو العمراني والحضري
ودور الدولة في وضع سياسة للنمو الحضري والعمراني
في المدينة العربية

النتائج النهائية للدراسة : Final Findings

ظهرت من خلال دراسة الجوانب النظرية Theoretical والعملية Practical لمدينة بغداد مشكلات محددة سوف نتطرق إلى وضع حلول ومعالجات عاجلة لكثير منها ومدى امكانية المساعدة العربية وبالأخص المعهد العربي لانماء المدن وتقديم خبرته العلمية والعملية في حل بعض المشاكل العمرانية والحضرية في مدينة بغداد .

النمو الحضري المفرط والمدن المساعدة حول العاصمة بغداد :

من الحلول السريعة والفعالة لمدينة بغداد وتوسعها الحضري والعمراني المفرط ورغبة كل سكان المناطق والمدن الأخرى على العيش في العاصمة جعل من الضروري التفكير في ايجاد حل من شأنه ان لا نوقف الهجرة إلى المدينة اجباريا لأن ذلك سوف يزيد في الرغبة على التركز السكاني في العاصمة بل خلق مناطق جديدة يتوفر فيها المستوى الاقتصادي والاجتماعي أفضل مما هو عليه ذلك المستوى في بغداد ، ويتم ذلك رغم صعوبته لخلق نوايا جديدة حول مدينة بغداد ولمسافات محددة في حدود ٤٠ كيلو متراً يظهر قسم منها وهو الغالب على توسيع مدن صغيرة جداً كالمحمودية والفلوجة ، التاجي ، الصويرة ، وبعقوبة . ومدينة أخرى مقترحة في الجهة الشرقية تماما وهذه المدن الخمس من الضروري توفير مستلزمات قيامها كالماء ، والطاقة والأنشطة الاقتصادية الزراعية والصناعية ، ومن شأن هذه المراكز التوسع الحضري والعمراني بحيث تتقبل ضمن تصاميمها حجوم سكان جديدة تقرب من ١٠٠,٠٠٠ نسمة ـ ٢٠٠,٠٠٠ نسمة أي يقرب مجموع سكان تلك المدن حوالي ٥٠٠,٠٠٠ نسمة إلى مليون نسمة ولهذه المدن المساعدة أهمية اقتصادية واجتماعية وسياسية كبيرة[11]. هذا المقترح يجعل من السهل تنظيم مناطق جديدة وتخطيطها تخطيطا سليما معتمدا على الاصول التاريخية والاجتماعية والسياسية للمنطقة واقليمها المركزي . وبالتالي فان اتجاه التركز سوف ينتقل بالضرورة إلى المناطق المجاورة لبغداد بعد تقديم المحفزات في تلك المناطق وتحديد مناطق النشاط الاقتصادي المنظم الصناعي ، الزراعي ، السكني وبهذا نبتعد عن توقيع المشاريع الجديدة عن بغداد نحو المدن المساعدة والجديدة . وتستقطب تلك المدن السكان بعد أن تتوفر بها الخدمات الضرورية والهامة كالمدارس ، والمعاهد والمراكز الصحية والأماكن الترفيهية . ومن الضروري جدا ربط هذه المدن بطرق سكك حديد حديثة وسريعة فيما بينها بشكل دائري وكذلك بين هذه المدن ومدينة بغداد .



مقترح تطوير المدن وشبكة السكك الحديد الاقليمية

شكل (٢)

(١١) P. Zaremba. The Metropolitan Region of Baghdad Regional Planning Dept.
ولقد وضعت التحديدات الطبيعية Natural Limitations من قبل الباحث الدكتور محمد صالح المرسومي عام ١٩٧٤ خلال عمله السابق في الهيئة المذكورة . انظر الصفحات ٤ ـ ١٢ . وكانت تلك الدراسة أولية لم تتطرق إلى حجوم المدن الجديدة ، بل أشير بسرعة إلى تطوير المدن الصغيرة الحالية فقط .

مقترح تحديد المنطقة القديمة ضمن مدينة بغداد والابقاء على ملامحها العربية :

تعتبر الأبنية المهترئة في المنطقة القديمة واحدة من أهم المشاكل في مدينة بغداد حيث انه حدث في العهود السابقة وقبل استخدام أساليب التخطيط العلمية نمو عمراني مشوه في المناطق التجارية القديمة والمناطق الادارية القديمة حيث دخلت الأبنية المهترئة في مناطق السراى القديمة وفي مناطق الأسواق التجارية القديمة وكذلك في المناطق السكنية القديمة ولهذا فان من الخطأ أن يتفشى النموذج الغربي داخل النموذج العربي المتميز بالأصالة والتراث ، والأبنية الغربية هذه لا تؤدي وظيفتها بنفس الكفاءة في تلك المناطق حيث ان الطرق والشوارع ومناطق وقوف السيارات غير متلائمة في هذه المناطق القديمة مع الأبنية الغربية والتي تحتاج في الغالب إلى مساحة معينة ضمن الارتفاع من المناطق الخضراء ومواقف السيارات وخدمات أخرى .

ومن الأفضل كحل سريع ازالة الأبنية المهترئة والتي تشكل خطرا على الانسان جراء اهترائها والخوف من سقوطها وتحويلها إلى مواقف للعربات التي تجرها الخيول بعد رصفها كمرحلة أولى وتخصيص وحدات بلدية كفوءة للمنطقة القديمة للعناية بها واظهارها بالمظهر اللائق نتيجة لكثرة ازدحام الناس وتداخل المنطقة التجارية فيها . وتحدد بعض الشوارع كمناطق للمسير فقط ومنع دخول السيارات في تلك الشوارع حيث ان هناك فرقا واسعا بين الطرق القديمة والحديثة في مختلف مراحل النمو والتطور وبالأخص المرحلة المعاصرة من حيث سعة الشارع ودرجة كفاءة نوع الرصف والرصيف وتوفر الخدمات أو عدم توفرها كالمجاري ، والتلفون ، والماء ومن الضروري جدا عدم ادخال التكنولوجيا الحديثة والمتقدمة إلى المنطقة القديمة حتى يمكن الاستدلال على مراحل تطور المدينة والوصول إلى اتجاهات التطور ومحاورها من دراسة وتحليل أنظمة الطرق والخدمات في المنطقة القديمة والمناطق الحديثة .

مقترح شروط بناء الواجهات الأمامية للأبنية الخدمية والمعامل والدور السكنية :

هنالك اتجاه غالب عند أصحاب المعامل التي تقع داخل المدينة وكذلك أصحاب الأبنية والدور السكنية هو عدم الاهتمام بالواجهة الأمامية المطلة على الشارع مما يجلب مظهرا متخلفا وقذرا في أماكن معينة على الرغم من أن بعض تلك المنشآت تزيد أرباحها عن منشآت ومعامل أخرى اهتمت بالمظهر الخارجي والواجهة الأمامية وخصوصا تلك التي تقع في المركز التجاري كمحلات الملابس والكماليات لكي تجذب الزبائن اليها ، اما المنشآت الصناعية وبالأخص معامل الكاشي والبلوك ، معامل الألبان والمشروبات الغازية ، والأغذية فانها تهمل جانب السياج الخارجي والواجهة الأمامية مما يؤثر ذلك على مظهر الشارع . وفي المنطقة الصناعية فان الاهمال واضح وبصورة كبيرة للواجهة الأمامية ، وأما الأبنية السكنية فان بعضا منها ولأسباب ربما أيضا غير اقتصادية يعطي عدم اهتمام بالواجهة الأمامية على أساس انها ضمن الشارع وليست داخل البيت وربما يعتد بعضهم بأنها من واجبات أجهزة البلديات وأمانة العاصمة . ويرجع السبب في ذلك إلى الخوف من الضرائب أو ربما الخوف من الحسد حتى يقال ان صاحب المعمل أو البيت فقير وليس غنيا هنا يظهر دور الدولة في تحديد المناطق والأبنية الخدمية وواجهات المعامل التي يجب الاهتمام بمظهرها الا انها تقع داخل المدينة وتؤثر على مظهرها الخارجي ، وان الدولة تهتم بالحدائق والشوارع وتبذل قصارى جهودها في سبيل اظهار المدينة بالمظهر الذي يليق ومكانتها التاريخية والسياسية والحضارية ، وهذا الاهمال هو نتيجة عدم متابعة من قبل أجهزة البلديات (أمانة العاصمة) وعدم محاسبة مما يجلب عدم الاهتمام ولذلك يجب وضع شروط خاصة من قبل المهندسين المعماريين في أمانة العاصمة بتحديد شكل الواجهة وألوانها وأنواع الحديد المستخدم والطابوق والارتفاعات لكل من الأبنية الخدمية ، المعامل والدور السكنية .

سياسة النمو الحضري والعمراني :

العراق دولة عربية من الدول النامية تعاني من مشكلات اقتصادية واجتماعية وينعكس ذلك على المدن العراقية وتعاني بغداد من جملة مشكلات اقتصادية واجتماعية منها التركز الصناعي ، تركز الأيدي العاملة الماهرة ، نقص واضح في خطوط السكك الحديد حول المدينة وفي عبور السكك وسط المدينة ، وتركز الخدمات التعليمية والصحية ، ومشاكل أخرى في السكن والنقل داخل المدينة ..

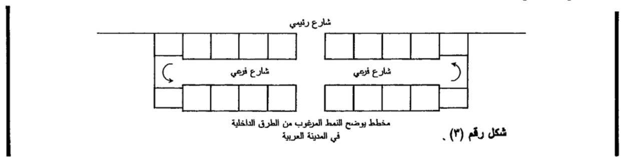
لا توجد سياسة للنمو الحضري والعمراني في المدن العراقية مجتمعة تتطابق عليها بصورة شاملة ولكن توجد أفكار ومحاولات لتحديد النمو العمراني والحضري وخصوصا للمدن الكبيرة الهامة ، وبغداد أولى تلك المدن ووضعت في الآونة الأخيرة تحديدات للأبنية والعمارة السكنية لتنظيم حركة البناء في مدينة بغداد ، وصدرت تلك المقترحات بصيغة « قانون البناء لمدينة بغداد[١٢] » وهو ينظم حركة البناء ويمنع المتجاوزين والتجاوز ويحدد نوعية العمران وطبيعة الأبنية والتصاميم التفصيلية للعمارة والوحدة السكنية واستخدام مواد محددة في البناء . ويستند القانون أيضا على الظروف الاقتصادية في مدينة بغداد وكذلك الظروف الاجتماعية ويضع ذلك في حساب شرفية الدار أو العمارة السكنية على الدور المجاورة أو بناء المسابح الداخلية في الدور الراقية والشرف المجاورة لدور أخرى . أو تحديد موقع النوافذ المطلة على حدائق الدور المجاورة أو عدم السماح بفتح نوافذ باتجاهات معينة اعتمادا على الظروف الاجتماعية واعطاء هذا الجانب أهمية خاصة لا تظهر مثيلتها في المدن الاوربية .

وفي سياسة النمو العمراني في مدينة بغداد يجب التركيز على اعطاء مدينة بغداد حالة من الشخصية المميزة في أبنيتها العمرانية وهي على وتيرة واحدة في البناء العمراني واستخدام مواد البناء ونوع التصاميم بل من الضروري ايجاد نوع من الاختلاف فيما بينها وفي هذه الحالة تكون أكثر فاعلية من الناحية الجمالية .

---

(١٢) مقترح قانون البناء لمدينة بغداد . أمانة العاصمة بالاشتراك مع شركة بريطانية . بغداد ١٩٨٢ .

ومن أهم النقاط في سياسة النمو العمراني في المدن العراقية وفي مدينة بغداد بشكل خاص هي توفير الخدمات الضرورية قبل البدء بتوزيع الأراضي والقطع السكنية وقبل البدء بالبناء لتلك الأبنية وتتضمن الخدمات : التبليط ، المجاري ، الكهرباء ، الماء ، خطوط التلفون ، ثم توزع تلك الأراضي . بينما الذي يحدث الآن هو أن الخدمات الضرورية التي سبق ذكرها تأتي بعد فترة طويلة من قيام الأبنية المختلفة دون توفير تبليط طريق ، ومجاري .. الخ . وما يترتب على ذلك من معاناة ومشاكل اقتصادية كبيرة . وبالطبع فان هذه العملية سهلة في القول كمقترح ولكنها صعبة في التنفيذ وتحتاج إلى ايقاف التوسع في البناء لفترة زمنية محددة في مدينة بغداد وعدم السماح نهائيا بانشاء وحدات سكنية جديدة . يقابلها في نفس الفترة توفير خدمات هامة في المناطق المهيأة لاستقبال أعداد جديدة من السكان كما في مدن الفلوجة ، المحمودية ، الصويرة ، بعقوبة والتاجي والمدينة الجديدة المقترحة شرق بغداد . على أن تتناسب تلك الخدمات مع ما يتوقع من نمو سكاني وعمراني جديد ومحدد لتلك المدن .



شكل رقم (٣) . مخطط يوضح النمط المرغوب من الطرق الداخلية في المدينة العربية

هذا النمط من الطرق الداخلية في الاحياء السكنية من شأنه أن يخفف حوادث المرور ودهس الأطفال حيث انها شوارع غير سالكة . وخاصة لسكان الشارع وتسمح بوصول خدمات الاطفاء والصحة بالسرعة الممكنة كما وانها مفضلة من النواحي الاجتماعية والأمنية . وقد نفذت في مناطق سكنية وأحياء حديثة في بغداد ولاقت تفوقا مقبولا في نواحي عديدة .

أما سياسة النمو الحضري لمدينة بغداد فانها من الضروري أن تكون جزءا من سياسة النمو الحضري للدولة وفي هذه السياسة الأخيرة تحدد أحجام جميع المدن العراقية لمدة بين الخمس سنوات إلى ٢٥ سنة وتتعرض هذه السياسات إلى المشكلات وأفضل الحلول في جميع مدن العراق . وتظهر اشارة خاصة إلى مدينة بغداد كونها العاصمة بينما تحدد أحجام مدن أخرى وتوقعات أعداد سكانها ضمن المدن البعيدة وبالذات المدن التي يتوقع أن تكون مراكز جذب جديدة ، وهذه هي غاية تلك الدراسات حيث فيها يتم اكتشاف ما هو غير ملحوظ حاليا ، ومناطق الجذب الجديدة والقريبة من بغداد هي مدينة مقترحة في جانب شرق بغداد يفضل أن يكون حجم سكانها بين ١٠٠,٠٠٠ ـ ٢٠٠,٠٠٠ نسمة في حدود عام ٢٠٠٠ . وفي الجانب الغربي من مدينة بغداد يتوقع من الدراسة الميدانية أن تكون الرمادي منطقة جذب جديدة ٣٠٠,٠٠٠ ـ ٥٠٠,٠٠٠ نسمة وأن تظهر مدينة حديثة كمركز جديد يستقطب بحدود ٥٠٠,٠٠٠ نسمة حتى عام ٢٠٠٠[١٣]. باعتبار مدينة حديثة مكان مركزي للقسم الأعلى من الفرات في العراق وضرورة خلق مدينة جديدة بحجم سكاني مناسب لأسباب تتعلق بالتوزيع الأمثل للسكان على مناطق القطر . هذه المقترحات وضعت ضمن خطة بعيدة المدى . ويجب أن تركز سياسة النمو الحضري في العراق على الاهتمام بالتركز السكاني الحدودي في مناطق وأقاليم الحدود ، ذلك لأنه يخلق نوعا من القوة الداخلية خصوصا في المناطق التي تفتقر إلى مدن كبيرة تستطيع أن تقدم الخدمات الادارية والأنشطة الاقتصادية والاجتماعية للسكان فيها .

ويمكن اعتبار أن الشكل الدائري في النمو الحضري والعمراني هو من أهم النقاط التي يجب أن تتضمنها سياسة النمو العمراني والحضري حيث انها تعطي أبعادا تاريخية للمدينة القديمة المدورة وتحافظ على تلك الخصوصية التي انفردت بها لمدة طويلة .



شكل رقم (٤) مقترح توسيع المدن حول بغداد واستحداث مركز جديد لمحافظة جديدة في حديثة

هنالك عدة أفكار حول النمو الحضري والعمراني ولكنها غير مصاغة في سياسة عامة . وتعتبر العوامل الاقتصادية والاجتماعية والسياسية من أهم العوامل التي تتحكم في تلك السياسة . فتحديد أسعار الأراضي بعد أن تقوم الدولة بشرائها من المالكين وتحدد تلك المناطق سكنية أم تجارية وبالأخص المناطق المهترئة في وسط المدينة والقريبة من المنطقة القديمة وهذا قد تم فعلا وبالأخص في جانب الكرخ « شارع حيفا » حيث تم استملاك مناطق قديمة مهترئة بامتداد نهر دجلة في منطقة الشواكة والجعيفر واهتمت الدولة بتوفير مناطق سكنية ومنطقة تجارية ومناطق الدوائر العامة وخدمات أخرى ضرورية هذا قد تم في ظل قيادة الرئيس صدام حسين . وتعتبر هذه الأفكار والمحاولات هي بداية لسياسة نمو حضري وعمراني جديد في مدينة بغداد . وأجريت محاولات مشابهة من قبل الدولة في منطقة

---

(١٣) أعطى تصور عن نمو المدن حول مدينة بغداد ، وأهم المراكز المقترحة لربط تلك السياسة بسياسة النمو الحضري والعمراني لمدينة بغداد .

الرصافة في شارع الجمهورية (الخلفاء حاليا) لتطوير تلك المنطقة بما يتلاءم والتطور الحضري والعمراني ، هذه هي محاولات الدولة العظيمة في مجال ازالة الأبنية المهترئة غير التاريخية وانشاء أبنية حديثة ضمن سياسة نمو حضري وعمراني منظم ومنسق ولفترة زمنية محددة .

أما في مجال تنظيم النمو الحضري والعمراني في مناطق فارغة في مدينة بغداد فهي أيضا اعتمدت على أفكار ومحاولات في عهد ثورة ١٧ - ٣٠ تموز المجيدة وجهود أمانة العاصمة العظيمة في تحقيق قدر واضح من تلك المنجزات والتي سبقت حد التصور مع الفترة الزمنية التي نفذت فيها .

لقد تحاشى النمو الحضري والعمراني المناطق التاريخية المهمة والتي تمثل رمزا حضاريا وتاريخيا للمدينة العربية وبالأخص في المناطق القديمة في جانب الرصافة والمناطق التاريخية في جانب الكرخ .

وقد تميزت أفكار ودراسات المدن العربية من قبل منظمة المدن العربية والمعهد العربي لانماء المدن بالأصالة العربية والعلمية الموضوعية وجميع تلك الافكار والمحاولات في خدمة الانسان العربي الذي وصلت آراؤه وأفكاره إلى شتى جهات العالم في الماضي وتحاول منظمة المدن العربية والمعهد العربي لانماء المدن أن تحيي هذه المراحل الحضارية الهامة بعد النهضة العربية الشاملة في كافة الميادين العلمية والعملية .





البحث الثاني

الاتساع المساحي للمدن ـ الآثار القائمة والمتوقعة
دراسة تطبيقية عن بعض المدن العراقية

دكتور / صلاح حميد الجنابي

❋ مقدمــــة :

ان ظاهرة اتساع المراكز الحضرية ظاهرة عالمية نشأت بتأثير ارتفاع درجة التحضر . وقد شغلت ومازالت أفكار الباحثين الجغرافيين والديموغرافيين وعلماء الاجتماع والاقتصاد الحضري والمخططين ، فقد حاولوا التوصل بدراساتهم إلى صيغة المدينة النموذج التي تستغل ظروفها الطبيعية والبشرية بشكل كفء وتستعين بهما في تحديد صيغة الوظيفة التي يمكن تأديتها والمساحة التي تستثمرها . وبقيت كل الدراسات الحضرية قاصرة عن الوصول إلى الصيغة المثلى بسبب اختلاف مقومات نشأة وتطور المدن من جهة ، وتباين معدلات الزيادة السكنية والوظيفية من جهة أخرى . الا أن المدن تشترك في صيغة واحدة هي النمو المساحي على حساب الأراضي المحيطة بها في محاولة منها لسد متطلباتها الوظيفية والسكانية .

والمدينة العراقية شأنها شأن المدن الأخرى تتعرض إلى هذه الظاهرة بشكل واسع ، نظرا للتضخم الحاد في أحجامها بتأثير الزيادة السكانية الطبيعية والميكانيكية ، الأمر الذي ترك آثاره السلبية على كل من المدينة والريف القريب المحيط بها . وإذا ما أخذنا بعين الاعتبار عدد المراكز الحضرية والمناطق التي تستثمرها والأراضي الجديدة التي تروم استغلالها ، والتي تأثرت بها سلبا ، فان المشكلة تكون كبيرة على كلا المستويين الحاضر والمستقبلي . من هذا يهدف البحث إلى رصد النمو المساحي للمراكز الحضرية العراقية متخذا نموذجين لذلك هما مدينتا الموصل والناصرية لاختلافهما في كل من الحجم والموقع . وقد أهملت مدينة بغداد بالرغم من سيطرتها على منطقة الاكيومين العراقي ، لأن صيغة نموها فريدة بتأثير متغيرات طبيعية واقتصادية وسياسية خاصة .

دوافع النمو المساحي للمدينة :

ان ظاهرة النمو المساحي للمدن كأية ظاهرة لابد لها من دوافع ، وتختلف وجهات النظر في تحديد العوامل المساعدة لها تبعا لاختلاف العصر الذي يجرى فيه بحث النمو المساحي للمدن ، لأن دوافع النمو في القرن التاسع عشر ، غيرها في النصف الثاني من القرن العشرين ، كما انها تختلف بين دولة واخرى باختلاف التقدم التقني والمستوى المعيشي ودرجة التطور الاجتماعي والاقتصادي والسياسي .

وتؤكد بعض الدراسات على الوسائل التكنولوجية وعلى رأسها تطور وسائط النقل وأساليبها المستعملة ، بالاضافة إلى الهجرة السكانية المحلية وتشتت استعمالات الأرض من منطقة الأعمال المركزية والتضاريس المحلية[١]. اضافة إلى أثر الحجم السكاني ودرجة السيطرة على البيئة والتطور في التنظيم الاجتماعي .[٢] بينما تميل دراسات أخرى إلى التأكيد على مجموعة أخرى من العوامل تعتبرها مسؤولة عن عملية الانتشار الحضري هي :

١ ـ العوامل الطبيعية	٢ ـ وسائط النقل	٣ ـ حركة السكان
٤ ـ التغير السابق	٥ ـ الخطة العامة	٦ ـ العوامل الأخرى

---

(١) A. KOLOSOVA Ya., TERRETORLAI EXPANSION OF AMERICAN CITIES AND THEIR POPULATION GROWTH. SOVIET GEOG. VOL. IX No. 1968 P. 849.

(٢) PHILIP M., HAVSER, URBANIZATION OVERVIEW THE STUDY OF URBANIZATION. M. HAVSER AND LEO F. SCHNORE Ed. NEW YORK. 1965 P. 1.

كما أن موقع المدينة وعلاقاتها الاقليمية ، والتوزيع العام للسكان والصناعة والخدمات العامة المتوفرة تلعب جميعها دورا مؤثرا في الانتشار الحضري .

وعلى ضوء ذلك نستطيع دمج هذه المتغيرات في أربعة ضوابط نجدها أكثر من غيرها تأثيرا في اتساع المدينة العراقية وهي :

١ ـ النقل
٢ ـ العوامل الطبيعية .
٣ ـ العوامل البشرية .
٤ ـ العوامل الأخرى .

(١) النقـــل :

يعد النقل ووسائطه ذا أثر كبير ومباشر على نمو المدينة وتطورها . فبواسطته تستطيع المدينة مد مساحتها المبنية . وتتطور علاقاتها الاقليمية ودرجة مركزيتها . كما ان عملية التبادل الوظيفي بين المدينة وظهيرها لا تتم الا اذا توفرت لذلك وسائط نقل تعمل على ربط السكان بالمناطق الوظيفية . كما ان التغير والتطور في وسائط النقل يفتح بالضرورة مناطق جديدة لاستثمارها حضريا ، خاصة عند أطراف المدينة وظهيرها المباشرة . مما غير من نمط الاستعمال السائد للأرض ووسع من مساحات المراكز الحضرية .[٣]

وقد أثرت على المدينة العراقية مجموعة من وسائط النقل ، ففي البداية لعب النهر الدور الرائد في هذا الاتساع باعتباره يسيطر على أكثر من ٨٠٪ من مواقع المدن العراقية ، حيث امتدت بشكل طولي مع النهر سواء على جانب واحد منه أو على جانبيه ، والمناطق القديمة في كل من بغداد والموصل والبصرة والناصرية والعمارة وغيرها من المدن العراقية توضح ذلك . ثم جاء دور السكك الحديدية الا ان تأثيرها محدود لسببين هما :

١ ـ بعد محطات السكك الحديدية عن المراكز الحضرية ، حيث اقيمت في مواقع هامشية بعيدة نسبيا عن المنطقة الحضرية المبنية .

٢ ـ قلة المدن التي يمر بها الخط مقارنة بعدد مدن العراق . ولكن على العموم تركت هذه الواسطة أثرا على نمو بعض التجمعات السكنية الخاصة بالعاملين في هذا المرفق .

وباستعمال السيارة تشتت الاستعمال الحضري إلى أطراف المراكز الحضرية بشكل امتدادات حضرية شريطية متطاولة ، أو تجمعات بنوى مركزية متناثرة على جانبي الطريق العام . كما ان طرق السيارات العامة التي تمر بعيدة نسبيا عن المراكز الحضرية باتجاهه تاركة مواضعها القديمة عند النواة الأولى للمدن . وهجرت بعض الاستعمالات مواقعها النهرية التي كانت مرغوبة فيما مضى ، والأمثلة على ذلك كثيرة مثل مدن نهر الغراف كالقلعة والرفاعي والشطرة . ومدن دجلة الأعلى تكريت وبيجي . (شكل رقم ١ ، ٢)

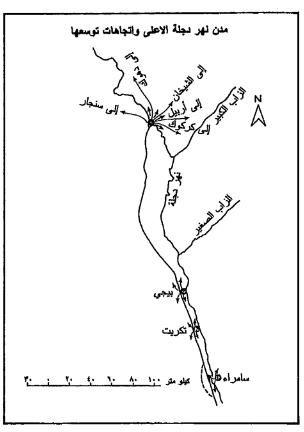
ان التصاق استعمالات الأرض الحضرية بجانبي الطرق العامة له ما يبرره ، لأنه يساعد على زيادة امكانية الاستفادة من خدماته سواء بالنقل العمومي أو في توفير مواقع مرغوبة للمؤسسات الحضرية المشتتة عن المنطقة المركزية لتصبح أشرطة وصل بين المدينة المركزية وضواحيها وتوابعها ، عند ذلك تكون الفائدة مزدوجة لكل من المدينة وأطرافها الحضرية .[٤] لذلك كانت درجة السيطرة التي يفرضها الطريق العام عالية في مدينتي الموصل والناصرية كنموذج للمدن العراقية . فقد بلغت درجة سيطرة الطرق الخارجية على الاستعمالات الجديدة للفترة ١٩٦٧ ـ ١٩٧٦ (٦٢,٦٪ ، ٧٧,٣٪) على التتالي .[٥]

(٢) الضوابط الطبيعية :

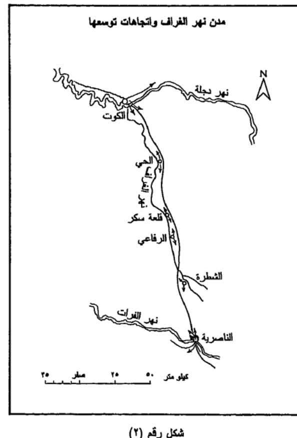
تخضع المراكز الحضرية إلى عوامل طبيعية تؤثر على نموها أهمها ، السطح ، ومصادر المياه ، والتركيب الجيولوجي ، والمناخ . فالجبال وامتدادها ودرجة انحدارها ودرجة تعريتها وبيئتها المناخية وعمق الوديان ، وتوزيع مناطق التلال والسهول وامتداد السواحل البحرية ، وأشكال الأنهار وسرعة جريانها وتوزيع مناطق الأهوار والنبات الطبيعي كلها عوامل طبيعية تؤثر على امتداد المدينة . كما أن التباين في التركيب الصخري يترك أثرا واضحا في نمط توسع المراكز الحضرية واتجاهه .[٦] وتختلف استعمالات الأرض في ميلها لاستثمار نمط وحدة الأرض ولكن تشترك جميعها في الرغبة باستثمار المناطق السهلية المستقرة . فيما ترغب الاستعمالات السكنية بالواجهات المائية (خاصة في المناخات الجافة وشبه الجافة) والمناطق المفتوحة . في حين ترتبط الاستعمالات الصناعية بالمناطق الواسعة الرخيصة المستقرة والبعيدة نسبيا عن منطقة الاكتضاض الحضري .

---

(٣) RALEIGH RARLOWE, LAND RESOURCE ECONOMICS NEW JERSEY, 1961 P. 253.
(٤) MUMPHREY CARVER, CITIES IN SUBURBS, TORONTO, 1962 PP.9-10.
(٥) صلاح حميد الجنابي ، التغير في استعمال الأرض حول المدينة العراقية ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، جامعة بغداد ، ١٩٧٨ ص . ص . ٢٢٢ ـ ٢٢٤ .
(٦) STEWART CHADIN F., ECONOMICS OF LANDUSE PLANNING, NEW YORK, 1959 P. 122.



شكل رقم (١)



شكل رقم (٢)

(٣) الضوابط البشرية :

يدخل ضمن مفهوم العوامل البشرية كثير من المتغيرات ذات العلاقة في عملية الانتشار الحضري ممثلة بالعوامل الاجتماعية كالغزو والتكتل أو الفصل والتتابع أو التراجع والتركز واللامركزية أو التشتت والسيطرة والتدرج . وهجرة السكان ، بالاضافة إلى ما يتعلق بالصحة العامة والاختلاف في المستوى المعيشي والرغبة في الحصول على سكن لائق .

وتعد العوامل الاجتماعية والهجرة من أكثرها تأثيرا في رسم صيغ انتشار وتوزيع استعمالات أرض المركز الحضري . وتعمل بصورة مزدوجة التأثير سواء عند مركز المدينة أو عند أطرافها الريفية ـ الحضرية .

وتتحمل الهجرة الداخلية في العراق المسؤولية الأولى في زيادة احجام المراكز الحضرية الا انها متذبذبة . ويمكن وضعها ضمن عدة مراحل هي :

أ ـ المرحلة الأولى :

تبدأ منذ الحرب العالمية الأولى حتى فيضان عام ١٩٥٤ حيث كانت حركة الهجرة في هذه الفترة بسيطة ولم يكن لها تأثير يذكر على المدينة العراقية .

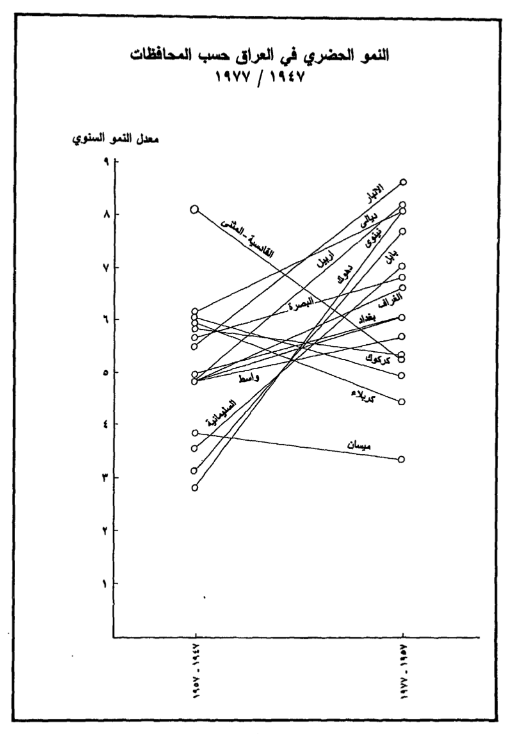
ب ـ المرحلة الثانية :

تقع بين عامي ١٩٥٤ ـ ١٩٥٨ أي بين تاريخ الفيضان الكبير وثورة تموز ١٩٥٨ . برزت في هذه المرحلة حركة الهجرة بشكل واضح وذلك نتيجة لما أحدثه الفيضان من آثار سلبية على مواضع المراكز الحضرية واستعمالات الأرض الريفية . كما أن مشروعات مجلس الإعمار التي جاءت في أعقاب تعديل اتفاقيات النفط ١٩٥١ بدأت تظهر آثارها ونتائجها خلال هذه الفترة في كل من المدينة والريف .

جـ ـ المرحلة الثالثة :

تبدأ من ثورة تموز عام ١٩٥٨ وما رافقها من تشريعات جديدة ، أهمها قانون الاصلاح الزراعي لعام ١٩٥٨ ، ومن ظروف سياسية واجتماعية جديدة . هذه العوامل جعلت هذه المرحلة من أخطر المراحل في حركة الهجرة السكانية الداخلية في الطرق . ويمكن اعتبار عام ١٩٧٠ نقطة ارتكاز مميزة خلال هذه الفترة عندما أعيد سن قانون الاصلاح الزراعي .

وبالرغم من اختلاف محافظات القطر في حركة الهجرة السكانية بين محافظات طاردة وأخرى جاذبة الا ان المراكز الحضرية استقطبت الزخم المتزايد من حركة الوافدين على مستوى القطر جميعا . وتشذ عن ذلك محافظة ميسان حيث ظهر من دراسة معدلات صافي الهجرة إلى المناطق الحضرية ان جميع المحافظات تكسب بالهجرة عدا حضر محافظة ميسان ، مما يدل على ان عوامل الدفع في هذه المحافظة لا تقتصر على المناطق الريفية فحسب إنما تمتد إلى المناطق الحضرية كذلك . (شكل رقم ٣)



شكل رقم (٣)

أما العوامل الاجتماعية فانها تعمل داخل المركز الحضري حيث تكون مسؤولة عن عملية تركز أو تشتت أو تخصص استعمالات الأرض ، أو سيطرة بعض الاستعمالات على غيرها وتدرج هذه السيطرة تبعا للمسافة أو مناطق التخصص الوظيفية . وتعمل هذه المتغيرات داخل الحيز الحضري وعند أطرافه بتأثير مسببات اقتصادية واجتماعية وادارية بحتة .[٧]

(٤) الضوابط الأخرى :

هناك جملة ضوابط أخرى تؤثر على النمو المساحي للمدن ، ويتباين تأثيرها بحسب المستوى الاقتصادي والحضري للمنطقة وأهمها :

أ ـ التغير التكنولوجي .
ب ـ تطور حاجة المناطق الحضرية للأرض نتيجة لتغير صيغ الاستعمالات بما يتناسب وحاجة المجتمع الحضري الجديد .
جـ ـ قيمة الأرض وغيرها .

نمط نمو المراكز الحضرية :

يختلف نمط النمو المساحي للمراكز الحضرية في العالم باختلاف مؤثراته ، فمدن الدول المتطورة مرت بمراحل النمو متكاملة ، وذلك لأن خصائص هذا النمو تطورت في تلك الجهات بينما بقيت لدول العالم الثالث الحرية في اختيار أي من هذه المراحل بعد التغير الذي أصاب وسائل النقل المستخدمة . كما أن الطاقة المستعملة حاليا غيرت من مراحل نمو المدينة ، فالطاقة الكهربائية المستخدمة في الاستعمالات الحضرية تمتاز بانها سهلة التوزيع نسبيا وهي بذلك تترك أثرا في توزيع تلك الاستعمالات بشكل يختلف عنه في حالة الاعتماد على الطاقة المائية والبخارية التي يتم استخدامها في مواضع الانتاج .

ويقاس النمو الحضري عادة عن طريق التغير المساحي بين فترتين زمنيتين ، بالمقارنة بين الوضع الحالي وما كان عليه سابقا . ويبرز هذا التغير بأجلى صوره في الأطراف الحضرية على شكل نمو مشتت Scattered أو ممتد بشكل أشرطة Strung Out ، مجاورا لاستعمالات زراعية غير متطورة ، تمتاز بتجانسها ، كما ان الكثافة السكانية فيها تكون دون متوسط الكثافة السكانية للمدينة المركزية .[٨]

وتختلف الدراسات في تحديد أنماط النمو الحضري فيميل بعضها إلى التمييز بين أنماط النمو المستوردة وبين الأنماط المحلية ، فالأنماط المستوردة تحمل طابع النمو الانكلو ـ أمريكي في تصوره لنوع الشوارع ، والفصل بين المناطق ذات الوظائف المختلفة وغير ذلك من سمات النمو المألوفة عند الغربيين . وحيثما نجد التأثير الأوربي لم يبلغ درجة عالية من الوضوح ولم يكن من القدم بحيث يؤثر في تشكيل المدينة ، نجد نمط النمو المحلي أكثر انتشارا بما يتميز به من عدم التحكم في النمو ، واختلاط استعمالات الأرض وصغر مساحة بؤر النشاط وتعددها .[٩]

وتميل دراسات أخرى إلى التأكيد على نمطين متلازمين يحددان نمو المدن هما :[١٠]

(١) التغير الذي يحدث في توزيع الكثافة الداخلية لاستعمال الأرض .
(٢) الزيادة الحاصلة في المساحة عن طريق النمو في أطراف المدن الخارجية .

ويميل الباحث بارثولوميو هارلند Harl and Bartholomew إلى تجزئة أنماط النمو الحضري الواردة فيما سبق ، بتقسيمها إلى أربعة أنماط رئيسية للنمو هي[١١]:

١ ـ الانتشار الخارجي .
٢ ـ اعادة توزيع استعمالات الأرض .
٣ ـ بناء الأراضي الشاغرة .
٤ ـ استعمال كثيف للمناطق المبنية .

بينما تميل دراسات أخرى إلى التأكيد على :[١٢]:

---

(٧) انظر في ذلك :
صلاح حميد الجنابي ، دور العوامل الاجتماعية في توزيع أنماط استعمالات الأرض ضمن الاطار المكاني للموصل الكبرى . مجلة التربية والعلم ، الموصل . العدد الثاني ١٩٨٠ ص . ص . ٢٧٣ ـ ٣١٢ .

(٨) ROBERT D. HARVEY AND W. A. V. CLARK, THE NATURE AND ECONOMICS OF URBAN SPPAWL, INTERNAL STRUCTURE OF CITY, NEW YORK 1971 P. 476.

(٩) جيرالد وليم بريز ، مجتمع المدينة في البلاد النامية ، ترجمة محمد محمود الجوهري . القاهرة ١٩٧٢ ص . ١٤١ .

(١٠) ROVAL R. BOYCE, THE EDGE OF THE METROPOLIS THE WAVE THIGRY ALONG APPPOACH, INTEPNAL ST RUCTURE OF THE CITY NEW YORK, 1971 P. 104.

(١١) A. KOLOSOVA Ya. OPCIT PP. 848-849.

(١٢) PHILIP M. HAUSER AND LEO F. SCHNORE Ed. OPCIT P. 1.

١ - الحجم الكلي للسكان .
٢ - السيطرة على البيئة الطبيعية .
٣ - التطور التكنولوجي .
٤ - التطور في العلاقات الاجتماعية .

وكان لنظرية الريع Rent theory ونظرية المكان المركزي Centeral place theory ودراسات تدرج الكثافات ودراسة بلومنفيلد Blumenfild عام ١٩٥٩ ، ودراسة كارنر لمدينة شيكاغو عام ١٩٦٠ أثر في رسم صور لأنماط النمو الحضري في العالم ، وأظهرت تلك الدراسات وما تبعها من بحوث كثيرا من الأشكال الوصفية ، كالتي جاء بها برجس Burges وهويت Hoyt وهارس Harris.[١٣]

وتميل دراسات أخرى إلى تشبيه نمو المدينة بثلاث موجات متتابعة هي :[١٤]

١ - موجات التراجع أو الانسحاب .
٢ - موجات التقدم .
٣ - موجات المد .

وتتحدد مواضع هذه الموجات في هيكل المدينة ، حيث تحتل الموجة الاولى الحدود الخارجية لمنطقة الأعمال المركزية التي تتميز بالفقد المستمر للسكان وذلك لحركتهم باتجاه مناطق الأطراف ، بينما يتحدد موضع الموجتين الثانية والثالثة عند أطراف المناطق المبنية من المدينة وهوامشها .

واستنادا إلى الدراسات السابقة ، ولطبيعة النمو المساحي للمراكز الحضرية في العراق ، أمكن تحديد أنماط النمو المساحي للمدينة بالشكل الآتي :

١ - نمط النمو العشوائي .
٢ - نمط النمو المخطط .
٣ - نمط النمو الخطي .
٤ - نمط النمو المحوري .

(١) نمط النمو العشوائي :

يتخذ نمو النمط العشوائي ثلاثة أشكال هي :

أ - الشكل التراكمي : يتم على مساحات الفضاء داخل المدينة ، أو بالبناء عند المشارف أحيانا اذا ما كان سعر الأرض مرتفعا في الداخل . وقد واكب هذا النمط من النمو المراكز الحضرية القديمة المسورة التي تمتاز بصغرها . وكانت حركة السكان بين مواقع العمل والسكن محدودة تتم دون استعمال أية واسطة . وبمرور الزمن تمد المدينة حمايتها إلى اولئك الذين يسكنون خارج أسوارها ، فتهدم الأسوار القديمة وتبنى أسوار جديدة تحيط بمساحة أوسع ، بينما تستثمر منطقة السور القديم بانشاء طريق دائري يشير ولو جزئيا إلى الخطة الدائرية الأصلية للمدينة ، وهكذا تنمو أمثال هذه المدن الدائرية حلقات أثر حلقات ، ولكن ليس معنى ذلك ان امتدادات المدينة تتبع في توقيعها الخطة الأصلية ، فقد تمتد وفق خطة الزوايا القائمة بالرغم من الأصل الدائري . وهذا يشبه ما جاء به كراهام في نمط نمو المدينة عندما أشار إلى أن طبيعة نمو المراكز الحضرية يتم بشكل تحرك تدريجي إلى المناطق الخارجية مندفعا من المدينة المركزية نحو الضواحي الداخلية ثم إلى الضواحي الخارجية ومن ثم إلى المساحات الخارجية للمنطقة المتروبوليتينية .[١٥]

ان التوسع الحضري بهذا النمط يقتضي بقاء مناطق الأطراف على اتصال مباشر مع المدينة المركزية (انظر الشكل رقم ٤) باعتبار أن الوضع المشتت لا يسمح بنقل الخدمات والاستعمالات ذات المنفعة العامة إلى تلك المناطق .[١٦]

وتعتبر صيغة النمو التراكمي غير مألوفة في مدننا الحديثة ، بل تظهر في المدن القديمة كالموصل مثلا ، فالامتدادات الحضرية الجديدة اتخذت شكلا نطاقيا يحيط جانبها الأيمن خلف سورها القديم ، وسرعان ما ازيل هذا المانع لتتصل المدينة بالاستعمالات الجديدة الخارجة منها ، أما جانبها الأيسر فينعدم فيه هذا النمط ، وتعتبر مراحل النمو الأولى في البصرة ، وبغداد وكركوك واربيل نماذج أخرى لهذا النمط من النمو .

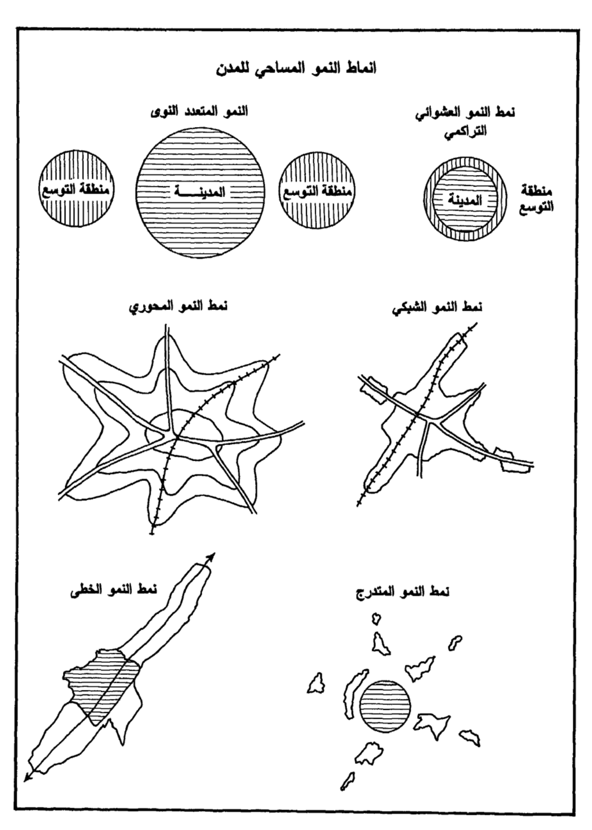
---

(١٣) POVAL R. BOYCH, OPCIT P. 105 AND RICHARD J. CHORIEY AND PETTER HAGGETT Ed. SOCIC-ECONOMIC MODELS IN GEOGRAPHY, LONDON, 1972 P. 353.

(١٤) ROVAL R BOYCE OPCII P. 105.

(١٥) ALEN K. GRAHNM, MODELING, CITY SUBURBAN INTERACTION, "READINGS IN URBAN DYNAMICS, CAMERIDEE" 1974 P. 107;

(١٦) STEWART CHAPIN F., ECONOMGS PFLAND USE PLAINING URBAN AND REGIONAL LONDON, 1969, P. 124.


انماط النمو المساحي للمدن
النمو المتعدد النوى
نمط النمو العشوائي التراكمي
منطقة التوسع
المدينـــــة
منطقة التوسع
منطقة التوسع
المدينة
نمط النمو المحوري
نمط النمو الشبكي
نمط النمو الخطى
نمط النمو المتدرج

شكل رقم (٤)

ب ـ النمو المتعدد النوى :

ويختلف هذا النمط عن نمط النمو التراكمي ، وهو في أبسط صوره يعني ظهور مدينة جديدة على مقربة من أخرى قديمة ولكنه يتخذ صورة مركبة عندما يمتد إلى مدينة أو بضعة مراكز حضرية حولها ترتبط معها بعلاقات معينة . وتقوم مدينة جديدة على مقربة من أخرى قديمة تلبية لرغبة في الانفصال أو رمزا لدولة جديدة أو طلبا للأمان (انظر الشكل رقم ٤) . بيد أنه ليس من الضروري في كل الأحوال ان تكون هناك رغبة انفصالية لتظهر مدينة جديدة ، ففي بعض الحالات تنشأ مثل هذه المدن نشأة ذاتية وتتخذ شكلا خاصا لأنها ترتبط بعلاقات وظيفية مع المدينة الأصلية القائمة ، كأن تنشأ حول محطات السكك الحديدية التي تقع خارج المدينة ، أو على الضفة الأخرى من النهر المقابلة للمدينة الأصلية ، أو حول المصانع التي هجرت المدينة الام ، أو على مقربة من معامل تكرير البترول أو المصانع البتروكيمائية في بعض الموانيء . ولكن بعض هذه المراكز المدنية لا يرتبط ظهورها بمصنع أو محطة السكك الحديدية فهي تظهر تلبية للحاجة إلى اعداد كبيرة من المساكن الرخيصة الواسعة تكون بمجموعها ضواحي سكنية يعيش فيها كثير من سكان المدينة الأصلية وهكذا ينفصل المسكن عن مكان العمل[١٧]. وتعد بغداد والبصرة والموصل خير نموذج لهذا النمط من النمو .

جـ ـ النمو الحضري المتدرج :

يطلق على هذا النمط من النمو (Leup Frog Development) ويقصد به النمو المتناثر على شكل قفزات لانشاء مجمعات حضرية غير مرتبطة عماريا بالمدينة المركزية بل تفصلها منطقة خالية تتطور مستقبلا .[١٨] ان هذا النمط من النمو ملائم لنقل استعمالات الأرض الحضرية كالمؤسسات التجارية والادارية والخدمات العامة ، وتكون بمجموعها نوى متطورة للمركز الحضري .

ويعد هذا النمط ملائما بشكل خاص لبعض المدن العراقية القديمة والمدن التي يجرى فيها توزيع مساحات سكنية لشرائح اجتماعية معينة ، عندها تتخطى الاستعمالات القديمة أو الاستعمالات التي تمارس فيها فعالية قادرة على منافسة الاستعمالات الحضرية الغازية ، كبساتين النخيل والفاكهة . والأمثلة على ذلك كثيرة في مدن العراق ذات المواقع النهرية في وسطه وجنوبه .

(٢) نمط النمو المخطط :

أما نمط النمو المخطط فيأتي من تدخل الدولة بطريق مباشر أو غير مباشر في توجيه العمران المدني وتنظيمه وتجهيزه بالمرافق العامة ، منعا لظهور التجمعات الحضرية المتهورة ورغبة في توفير السكن المناسب في المكان المناسب بالاضافة إلى تهيئة الجو الصحي لسكان المدينة . ويعتبر هذا النمط مألوفا في مدننا العراقية من ملاحظة التصاميم الأساسية للمدن التي يتحدد بموجبها مواقع الاستعمالات الصناعية والسكنية ومؤسسات الخدمة وغيرها .

(٣) نمط النمو الخطي : النظرية الشبكية (نسيج العنكبوت)[★]

يتخذ هذا النمط من النمو شكل أشرطة ممتدة من المدينة المركزية نحو الخارج ، وتتبع مناطق النمو الجديد في امتدادها خطوط النقل الرئيسية تاركة فيما بينها مناطق قليلة التطور (انظر الشكل رقم ٤) . وكان هذا النمط سائدا في المدن عندما كانت السيادة في النقل للسكك الحديدية ، وتميزت المدن من خلاله بشكلها النجمي ، عندما نما الكثير من الضواحي بسرعة كبيرة وارتفعت فيها الكثافة بشكل جعلها تنافس المدينة المركزية في ذلك[١٩]. ويعتبر هذا النمط من أكثر أنماط النمو الحالية رغبة ووضوحا .[٢٠] بالرغم من أن استعمال السيارة كواسطة أساسية في الحركة قد غير من شكل المدينة النجمي وأعادها إلى شكلها شبه الدائري عن طريق استغلال المناطق المحصورة بين أطراف المدينة الممتدة ، مختلفا عن الشكل الذي أورده برجس .[٢١]

ويظهر أيضا هذا النمط من النمو في المدينة العراقية من ملاحظة امتدادها الجديد باتجاه الخطوط الخارجية كالموصل مع طريق موصل ـ دهوك ، وموصل ـ عين سفني : وموصل أربيل ، وموصل ـ بغداد ، وكذلك في الناصرية مع امتداد طريق ناصرية ـ شطرة ، وناصرية سوق الشيوخ ، وناصرية ـ سماوة .

(٤) نمط النمو المحوري :

وتعني النمو المستمر للمدينة بالقدر الذي تسمح به الظروف الطبيعية ، ويلعب الوقت المصروف في الوصول إلى المركز

---

(١٧) عبد الفتاح وهيبه ، جغرافية العمران ، الاسكندرية ١٩٧٥ ص . ص . ١٤٧ ـ ١٥٧ .

(١٨) JAMES H. IOHNSON, GEOGRAPHICAL PROCESSES AT THE EDGE PF THE CITY SUBURBAN GROWTH, ABERDEEN, 1974, PP. 4-5.

(١٩) IBID PP. 4-5.

★ لتوماس فرنك برتن Thomas F. Barton

(٢٠) JOHN N. JACKSON, THE URBAN FUTUR ACHCICE BETWEEN ALTERNATIVES, Oxford 1972 P. 161.

(٢١) C. MAKIN MORTON, METROPOLITAN TRANSPORTATION AND APPROCH TO URBAN PLANNING, NEW JERSEY, 1953, PP. 79-80.

الحضري ، دورا مهما في امتداد المدينة ، فالاتساع يكون مع امتداد خطوط النقل أكثر من المناطق المحصورة بين هذه الخطوط . ويظهر من (الشكل رقم ٤) هذه الحقيقة حيث أن منطقة (أ) تقع على مسافة من المنطقة المركزية تعادل ضعف المسافة التي تقع عندها منطقة (ب) ، لكن الوقت المصروف للوصول إلى مركز المدينة في كلا الموضعين يكاد يكون واحدا ، وذلك بفعل موقع (أ) على الطريق الرئيسي .[٢٢]

ان نظرية التطور المحوري تعطي فكرة واضحة عن الأشكال النجمية التي تتخذها المراكز الحضرية والمعايير التي تتحكم في نمو المدينة باتجاه المناطق الريفية المحيطة ، ويترك هذا النمط من النمو المناطق الداخلية للمدينة بشكل نطاقات غير مستقرة .[٢٣] ويمكن اعتبار هذا النمط من النمو مرحلة تطورية لصيغة النمو الشبكي ، خاصة بعد شيوع استعمال السيارة واسطة للنقل أو استثمار الأراضي المحصورة بين الأذرع الحضرية الممتدة مع خطوط النقل ، ويبدو هذا واضحا في المدينة العراقية .

يظهر مما تقدم ان نظام النمو في المدينة العراقية لا يسير على نمط محدد واحد ، وانما ساهمت أنماط النمو التراكمي والمخطط والخطي والمحوري في رسم صورة الاتساع الحضري فيه .

خصائص نمو المراكز الحضرية في العراق :

بينت الاحصاءات السكانية المعتمدة في العراق (١٩٤٧ ، ١٩٥٧ ، ١٩٦٥ ، ١٩٧٧) ان معدلات النمو السكاني عالية ، وخاصة في المناطق الحضرية ، فقد ظهر ان مستوى التحضر خلال السنوات (١٩٤٧ ، ١٩٥٧ ، ١٩٦٥ ، ١٩٧٧) يساوي ٣٨٪ ، ٣٩٪ ، ٤٤٪ ، ٦٣,٦٪ على التوالي . وهذا يعني أن الزيادة في نسبة السكان الحضر إلى اجمالي سكان العراق مستمرة ومتصاعدة .* في حين كان معدل التحضر حسب المؤشر الأساسي لالدرج* ٢,٦٪ ، ٤,٥٪ ، ٤,٠٪ للفترات (١٩٤٧ - ١٩٥٧) ، (١٩٥٧ - ١٩٦٥) ، (١٩٦٥ - ١٩٧٧) ، مما يؤكد وجود تغير موجب في مستوى التحضر .[٢٤]

من ذلك تبرز لنا نقاط مهمة هي :

١ - نمت جميع المدن العراقية نموا سريعا بعد العقد السادس مسببة انتشارا مساحيا واسعا على حساب المناطق المحيطة بها .

٢ - ارتفاع أحجام المراكز الحضرية بشكل لم يشهد له العراق مثيلا . وكانت بغداد المجسم الأساسي لهذا النمو ، باعتبارها العاصمة الادارية ، ومنطقة الثقل الاقتصادي والاجتماعي . فقد قدر سكانها عام ١٩٢٠ بـ (١٤٠,٠٠٠) نسمة ارتفع إلى (٥٣٥,٠٠٠) نسمة عام ١٩٤٧ ، وإلى (١,٦٣١,٠٠٠) نسمة عام ١٩٦٥ ثم إلى (٢,٨٨٠,١٢٣) نسمة عام ١٩٧٧ ، مستوعبة بذلك أكثر من ٢٠٪ من مجموع السكان الحضر في العراق . ولم يقتصر النمو السكاني - وما يتبعه من نمو مساحي - على مدينة بغداد وحدها وانما غطى معظم المدن العراقية الأخرى (انظر النمو المساحي لمدينتي الموصل والناصرية) .

٣ - كان للصناعة دور مهم في زيادة الاطار المساحي للمدن بعد أن حظيت معظمها بوحدات صناعية كبيرة كجزء من المخطط الاقليمي العام في التوقيع الصناعي ولأسباب اجتماعية واقتصادية .

٤ - تسير استعمالات الأرض الحضرية الجديدة متباعدة عن مركز المدينة ومتوافقة مع خطوط النقل الرئيسية الخارجة من المدينة . ولم يقتصر الزحف الحضري على المدن الكبيرة فقط وانما تعدا ها إلى المدن المتوسطة والفقيرة ، وقد سبقت الاشارة إلى مقدار السيطرة التي يفرضها خط النقل على الاستعمال الجديد في فقرة ضابط النقل .

٥ - تعد منطقة الأطراف الحضرية من أكثر أجزاء المدينة تأثرا بهذه الظاهرة بواسطة منشآت ليست بالضرورة متشتتة من المدينة المركزية بل يغلب على معظمها انها مؤسسات جديدة على المجتمع الحضري المحلي . فقد ظهر خلال الفترة ١٩٦٧ - ١٩٧٦ أن منطقة الأطراف الحضرية لمدينة الموصل قد سيطرت على (٨٩,٦٪) من مساحة الاستعمال الصناعي الجديد و (٧٨٪) من

---

(٢٢) LEAN W. AND B. GOODALL, ASPECTS OF LAND ECONOMIC. LONDON, 1970 P. 196.

(٢٣) IBID. P. 167.

★ مستوى التحضر = عدد السكان الحضر × ١٠٠ / مجموع السكان

★ معدل التحضر = عدد السكان الحضر في التعداد الثاني + السكان الحضر في التعداد الأول × ١٠٠ – السكان الحضر في التعداد الأول / ١٠٠ / عدد السنين بين التعدادين

(٢٤) رياض أحمد السعدي ،الهجرة الداخلية في العراق ١٩٤٧ - ١٩٦٥ بغداد ١٩٧٦ ص . ٢٤٥ يستثنى من ذلك فترة ١٩٦٥ - ١٩٧٧ .

مساحة الاستعمال السكني ، (٦٥,١٧٪) من مساحة الاستعمال التجاري . في حين سيطرت أطراف مدينة الناصرية على (٩٥٪) ، (٨١٪) ، (٨١٪) على التتالي من الاستعمالات السابقة .[٢٥]

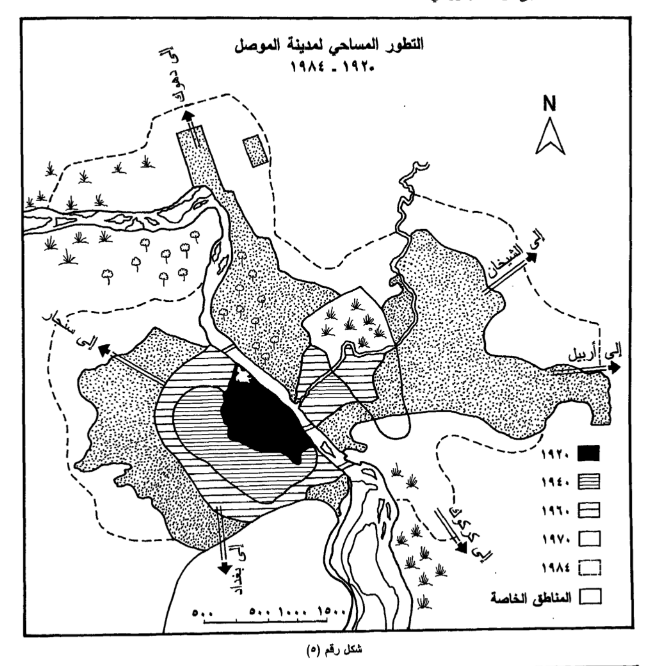
٦ - ترك الكثير من التسهيلات المركزية والأنظمة التعاونية تأثيرها في زيادة سرعة عملية السيطرة والتحول الحضري عند منطقة الأطراف وهوامشها .

٧ - ازيحت استثمارات زراعية كثيفة من مواضعها الأصلية المحيطة بالمدن إلى أماكن أبعد ، ذات قدرة انتاجية أقل من الأماكن الأصلية اضافة إلى تحمل منتجاتها تكاليف نقل اضافية مما أثر سلبا على النوعية والأسعار .

٨ - ارتفاع درجة التباعد بين :

أ - المراكز الحضرية بعد اضمحلال كثير من المدن المرحلية التي نشأت لسد متطلبات السكان عند استعمالهم وسائط النقل القديمة .

ب - مركز المدينة الاقتصادي والاستعمالات الجديدة ، مما ترك أثرا سلبيا على السكان من النواحي الاقتصادية والاجتماعية اضافة إلى الوقت المهدور في التنقل .



شكل رقم (٥)

---

(٢٥) صلاح حميد الجنابي ، التغير في استعمال الأرض حول المدينة العراقية مصدر سابق ص . ص . ٢٠٩ - ٢١٥ .

الآثار التي يتركها النمو المساحي على البيئتين الحضرية والريفية :

بينت الدراسات الحديثة في العراق ، ان المناطق الحضرية زحفت على مجموعة (٢٤١١) كيلو مترا مربعا من الأراضي الزراعية المحيطة بها خلال الفترة ١٩٥٧ - ١٩٧٦ .[٢٦] وهذا يعني اضمحلالا واضحا في مساحات الأراضي الزراعية وزيادة في تضخم المساحات المستثمرة حضريا . أو بعبارة أخرى ان نوى التركز الحضري العراقية تميل بصورة سريعة نحو الاتساع مما يترك آثارا سلبية على كل من المدينة والريف المحيط بها . ويمكن ملاحظة ذلك في النقاط الآتية :

١ - ان أي توسع أو تغير في أطراف المركز الحضري يعني فقدان المدينة المركزية بعض مؤسساتها ، الأمر الذي يؤثر سلبا على درجة مركزيتها . ويكون تطور المدينة مرهونا بقوة الجذب المفروضة من منطقة الأطراف ، ويتبع ذلك اضمحلالا في درجة اعتماد المناطق الخارجية على المدينة المركزية ويصيب منطقتها المركزية الانحطاط والانحطاط المفرط في بعض الأحيان .[٢٧]

٢ - انخفاض كثافة السكان المستمرة في المنطقة المركزية والمناطق المحيطة بها لصالح المناطق الخارجية الأمر الذي يخلق بيئة حضرية معقدة نظرا لزيادة المسافة بين منطقة السكان ومناطق العمل والخدمات (انظر ذلك في دراسات نيولنك B. Newling ونورثام R. M. Northam) .

٣ - التغيير المستمر والمشتت لاستعمالات الأرض الحضرية عند أطراف المركز الحضري . ويعد سوء توزيع الكثير من استعمالات المركز الحضري عند الأطراف مشكلة بحد ذاته .

٤ - زحف المركز الحضري باتجاه استعمالات غير مرغوبة حضريا مثل محلات رمي النفايات ومناطق تخزين أو تصريف المياه الثقيلة ، ومواقف السيارات الكبيرة والمؤسسات الصناعية والمقابر وغيرها .

٥ - التغير الحاد في الهيكل الاقتصادي لمناطق الأطراف ، فالاستعمال الزراعي القديم أقل قدرة على منافسة الاستعمالات الجديدة الغازية ، فهو أما ان يهجر المنطقة ويترك الأراضي بورا على أمل ارتفاع سعرها واستثمارها من النشاطات الحضرية الغازية ، أو ينزوي داخل مواقع معينة يكون قادرا فيها على التصدي الوقتي للاستثمار الغازي عن طريق ممارسة نمط الزراعة الحضرية الكثيفة . وبالرغم من ذلك لا يقوى على منافسة الاستعمالات الحضرية مما يجعل مآله إلى الزوال واردا - وقد كانت درجة الارتباط عالية بين مساحة الاستعمال الحضري الجديد وما تفقده الأراضي الزراعية المحيطة بالمدينة من مساحة حيث بلغت (٠,٩٩) في مدينة الموصل و (٠,٩٩٩) في مدينة الناصرية خلال الفترة ١٩٦٧ - ١٩٧٦ .[٢٨]

٦ - التبدل المستمر في المنظر الطبيعي عند أطراف المدن بتأثير الزحف الحضري . فالمناطق التي كانت قبل عشر سنوات تمثل بيئة حضرية - ريفية متسعة تدخل ضمن منطقة الأطراف الريفية - الحضرية Rural-urban Fringe هي الآن ضمن المنطقة المركزية المحتشدة بعد أن فقدت خصائصها القديمة .

٧ - يفقد الريف من جراء الزحف الحضري أحسن أراضيه الزراعية وأكثرها انتاجية ، مما يضطره إلى أن ينزاح إلى مناطق بعيدة أقل قدرة من الأولى على الانتاج ، بالاضافة إلى زيادة تكاليف تسويق انتاجها وهذا يعني ان الانتشار الحضري في العراق على حساب المناطق الزراعية المحيطة بالمدن وبمعدل (١١٥) كيلو مترا سنوياً يعد ذا مشاركة فعالة مع عامل الملوحة في زيادة الأضرار بالأراضي الزراعية خاصة في وسط وجنوب العراق .

٨ - كما ان الزحف الحضري قد استوعب معظم الأيدي العاملة الزراعية في المناطق التي زحف باتجاهها وضمها إلى الأيدي العاملة الحضرية غير الماهرة ، مما أفقدها قواها العاملة وجعل المتبقي فيها غير قادر أو غير كفء على أداء العملية التنموية فيها .

٩ - زيادة المسافة التي يقطعها الحضري بين مواقع عمله وسكناه ، وهي تستغرق في أقل تقدير خمسة أضعاف ما يحتاجه ساكن المنطقة المركزية ، مما زاد في مقدار الوقت والجهد المبذول في هذه العملية . وبالنتيجة قلل من كفاءته الانتاجية .

١٠ - كما أن السكن الجديد عند منطقة الأطراف يخلق بيئة اجتماعية غير متجانسة اجتماعيا ، بعضها منحدر من المدينة المركزية والآخر وارد لها من مناطق ريفية أو حضرية بعيدة . فتنمو قيم وإعتبارات اجتماعية ريفية تترك أثرها على طبيعة العلاقات الاجتماعية خاصة في أنماط السلوك .

١١ - التدهور المستمر في المنطقة المركزية سواء بنوعية المنشآت أو في درجة مركزيتها ، الأمر الذي يجعل التنبوء واضحا في مورفولوجيتها ، كما ترتفع نسبة الأراضي الشاغرة والمهجورة مما يخلق بيئة حضرية متدنية تشغل قلب المدينة .

١٢ - نشوء مناطق جديدة عند أطراف المدن على أساس مبدأ وضع اليد تفتقر إلى كثير من المتطلبات الحضرية مما يجعل المدينة ذات ازدواجية في الاستثمار بين مناطق متطورة وأخرى متدنية .

---

(٢٦) المصدر نفسه ص . ٣٨٧ .

(٢٧) MICHEAL R. GREENBERG Ed. READINGS IN URBAN ECCONOMICS AND SPATLAI, PATTERNS, NEW JERSEY, 1974 P. 270.

(٢٨) صلاح حميد الجنابي : التغير في استعمال الأرض حول المدينة العراقية مصدر سابق ص . ص . ٢١٦ - ٢١٧ .

النمو المساحي لمدينة الناصرية
١٩٢٠ - ١٩٨٤

إلى السماوة - بغداد
N
مدول الشطرة
إلى الشطرة
الفرات
إلى البصرة
إلى سوق الشيوخ
١٩٢٠
١٩٤٠
١٩٦٠
١٩٧٠
١٩٧٦
١٩٨٤
جسر عائم
٥٠٠٠ ٥٠٠ ١٠٠٠

شكل رقم (٦)

١٣ - أما على المستوى المركزي فان الانتشار الحضري على صفحة الاقليم يقلل من كفاءة المؤسسات الوظيفية في توفير متطلبات الحياة الحضرية ، كالماء والكهرباء والمجاري والتعبيد والخدمات الصحية والاقتصادية وغيرها وهذا يعني ان معدل النمو الوظيفي لا يسير بنفس الصيغة التي يسير فيها النمو المساحي للمدينة . كما ان ارتفاع أسعار بعض السلع المعروضة في مؤسساتها وارد بتأثير اضافة تكاليف نقل جديدة عليها ، أو لقلة الرقابة المركزية فيها .

١٤ - اختلاف الرؤية بين مخططي المدن عند وضعهم تصاميمها الأساسية . حيث يظهر اختلاف كبير بين تصميم سابق مع التصاميم اللاحقة فمثلا تخصص وحدة مساحة في التصميم القديم للاستثمار السكني العمودي تحول في التصميم اللاحق للاستثمار السكني الافقي . وقد يكون تدخل جهات ادارية أخرى في اتخاذ مثل هذا القرار وراء هذا التغير .

١٥ - ان زحف المراكز الحضرية باتجاه الريف يؤدي إلى تداخل بين الريف والحضر عندما تضم مناطق قروية إلى الحدود الادارية للمدينة ، وهذا يخلق ارباكا في الاحصاءات السكانية عندما تدخل مناطق - تشير كل خصائصها بأنها ريفية - إلى المناطق الحضرية . وقد حصل ذلك في معظم مدن العراق .



المقترحـــات :

١ - الحد من الامتداد الافقي لاستعمالات الأرض الحضرية والتوجه نحو الصبغة العمودية في الاستثمار وقد طبقت هذه الطريقة وأثبتت فعاليتها في الكثير من مدن العراق .

٢ - توجيه الاستثمار الحضري الجديد نحو المناطق الرديئة وذات الانتاجية الزراعية القليلة .

٣ - انشاء حزام أخضر يحيط بالمنطقة المبنية ، لقد طبقت هذه الطريقة في كثير من مدن العالم المتحضر ، لكنها لم تأت بنتائج مشجعة ، فعلى الرغم من ايجابياتها في توسيع المناطق الخضراء في المدينة ، لكنها تقف حائلا تجاه نمو بعض الاستعمالات الحضرية ذات الموقع الهامشي ، مما اضطر مخططي المدن استثمار بعض أراضي هذا الحزام وما خلفه مما زاد في تشتت مناطق الاستثمار الحضري . وبالرغم من ذلك لازالت هذه الوسيلة سائدة ، وهي في العراق تعطى أهمية كبيرة خاصة في وسطه وجنوبه ، لأنها تعمل على تلطيف المناخات الحارة الجافة من جهة وتخفف من تأثير العواصف الترابية من جهة أخرى ، كما أن المؤسسات المركزية قادرة على منع استثمارها من المؤسسات الحضرية .

٤ - اعادة توزيع السكان والصناعة بخلق مدن جديدة متخصصة - بشكل ضواح أو مدن تابعة - وتختلف وجهات النظر في تحديد مواقع هذه المدن هل تكون بالقرب من المراكز الحضرية الكبيرة ، وعند ذلك تمتد أذرع المدينة نحوها وتحتويها فتزداد معها مساحة المنطقة الحضرية ، أو تقام في مناطق بعيدة عند ذلك تبرز صعوبة توفير الكادر الفني والتقني لها . وعلى كل حال يمكن انشاء ضواح سكنية أو صناعية متكاملة مع مؤسساتها الخدمية .

٥ - الاستعانة بالاختصاصات الهندسية والجغرافية والاجتماعية والجيولوجية والزراعية في تحديد مناطق الاستثمار المتخصص واتجاهات النمو المساحي للمدن .

٦ - تحديد قيام أي منشأة على استثمار أراض زراعية حول المدينة بموافقة وزارة الزراعة .

٧ - توسيع شبكة النقل عند مناطق الظهير والأطراف الريفية الحضرية حتى يزداد ارتباطها مع المناطق المركزية ، مما يزيد في درجة مركزية مؤسساتها ويعيد لها النشاط .

٨ - رفع كفاءة المؤسسات الوظيفية والخدمية في المناطق الجديدة ، وزيادة الرقابة عليها .

٩ - استثمار الأراضي الشاغرة الموزعة داخل الهيكل العام للمدينة وبشكل خاص المنطقة الانتقالية المحيطة بمنطقة الأعمال المركزية التي تطغى عليها استثمارات مركزية تشغل مناطق مهترئة ومتلوفة . ويستحسن أن يتخذ الاستثمار النمط العمودي ليعوض عن سعر الأرض المرتفع .

١٠ - التعامل مع الاستعمال الحضري الضروري لا على أساس الربحية الاقتصادية وانما على ما يوفره من خدمة اجتماعية وصحية من أجل الوصول إلى صيغة المدينة النموذج .

١١ - تغير نمط الاستثمار الزراعي في المناطق المحيطة بالمدن من الزراعة الواسعة إلى الزراعة الكثيفة وذلك بالاستعانة بالخبرات المتخصصة والأيدي العاملة المتوفرة في المدينة . وهذا الاجراء يجعل - ولو مرحليا - الزراعة قادرة على مجابهة الاستثمارات الحضرية الغازية .

١٢ - تحسين الوضع الاقتصادي والخدمي في مناطق الظهير ، وتقليل الفوارق الاجتماعية بين البيئة الحضرية والريفية للحد من ظاهرة الهجرة السريعة نحو المدن .

١٣ - زيادة المحفزات الانتاجية للفلاحين الذين يستثمرون الأراضي الزراعية المحيطة بالمدن حتى يبقوا على اختصاصهم ولا تستهويهم المحفزات المادية داخل المنشآت الحضرية .

١٤ - تقليل معدل المساحة المخصصة للسكن داخل الحيز الحضري وتحديدها بما لا يزيد عن ٢٠٠ متر مربع .

١٥ - عند وضع تصميم أساسي للمدينة ورسم خططها المستقبلية ، لابد من الأخذ بعين الاعتبار ، تطلعات الوزارات المختلفة لاستثمار أطراف المدينة أو بعض أجزاء الاطار الاقليمي لها ، لأنها تترك على المدى البعيد أثرا سلبيا على كفاءة المؤسسات الخدمية المركزية كالماء والكهرباء وخدمات النقل وغيرها .





البحث الثالث

فضاءات السابلة في المدن العراقية وتطورها المستقبلي

دكتور : عماد كامل حسون الجنابي

مقدمـــة :

تعد مشكلة تنظيم فضاءات السابلة من المشاكل المهمة التي ظهرت خلال العشرين أو الثلاثين سنة الأخيرة ، ويجب أن نعترف انه للاسف ليس لدينا دراسة علمية متكاملة في هذا المجال الحيوي ربما هناك محاولات ولكنها غير وافية ، هذا التخلف ربما عوض عنه في المجالات الأخرى في التركيب الفضائي للمستوطنات البشرية ، وأنه مرتبط مع التركيب الفضائي أو التعامل الكلي المواصلات والنقل في المستوطنة ولكن للأسف أيضا حتى في هذين المجالين اللذين سبق ذكرهما لم نحصل على نتائج طيبة في المدن العراقية ، ويمكن الاشارة إلى التغير الايجابي الذي حصل في مدينة بغداد في مجال المواصلات وبعض المناطق ذات الفضاءات الجيدة .

يمكن توضيح بعض الجوانب الايجابية في التقاليد المحلية والبيئة وكذلك استخدام التجربة الأجنبية للنهوض في هذا المجال مستقبلا .

أهمية مشكلة فضاءات السابلة وحركة المشاة توضحت لدينا من خلال ازدياد حركة المركبات وخصوصية فعالية الانسان وكذلك فإن الاهتمامات تزيد من قابلية الحركة وتوسع الفضاءات وفعالية الناس ، كل هذا يحدث في حدود انشاء محيط المستوطنة أو في عملية البناء وفي كلا الحالتين فان التناقض يحتد ويظهر في المقام الأول :

- عدم التطابق في تركيب المستوطنة واستيعاب حركة المركبات المتزايدة .
- عدم امكانية المختصين في الحال الحاضر لايجاد الحلول المناسبة للمتطلبات الجديدة واستمرار حدة التناقض تؤدي إلى نمو وتطور الصدمة الفيزياوية في ازدياد الخلل في صعوبة فعالية المواصلات اذن المشكلة هي تنظيم فضاءات حركة السابلة في محيط المستوطنة وعلاقته مع أنواع الحركة الأخرى .

ان هذا الموضوع يمكن معالجته ليس فقط بالتنظيم للاجراءات الفنية والادارية وانما قبل كل شيء بواسطة التنظيم الفضائي للحركة المنكورة وكذلك طبيعة هذا الموضوع تحدد سعته وذلك بحكم العلاقة المركبة مع حركة المركبات وكذلك مع التركيب الفضائي الكلي للمستوطنة ، من الطبيعي أن الحصول على نتائج مرضية تامة ليس بالأمر الهين . سيحتاج الأمر إلى وقت للالمام بمحتويات وجزئيات الموضوع ومن المفضل تشجيع الدراسات الشاملة وكذلك تطوير التجربة الأجنبية للظروف المحلية .

كما يمكن تلخيص هدف الدراسة المقترحة كما يلي :

- اجراء تجربة لتحديد الخواص المهمة والمتطلبات الملحة لحركة السابلة مع الأخذ بنظر الاعتبار حركة المركبات والمحيط العام .
- اجراء تجربة لتحديد الاكتفاء الفضائي لحركة السابلة في تركيب فضاء المستوطنة مع العلاقة في امكانية الفرد في استيعابه للفضاء الفيزياوي والنفسي والجمالي .

من المهم البحث عن سبل تجزيء الحركة وتوفير الأمان وكذلك الاقلال من أضرار النقل التي تؤثر على الفرد ومحيطه .

كيفية الوصول إلى الهدف :

يجب اعتبار حركة السابلة على انها عنصر ديناميكي (متحرك) ليس فقط بالفضاء وكذلك بالوقت بهذا المعنى يمكن اعتبار الأهمية الفضائية لدراسة ظهور الحاجات للحركة بين المصادر والأهداف لحركة السابلة ، وكذلك دراسة امكانية الفصل بين أنواع الحركة والتركيز وفرز التيارات الحركية بشكل يلائم توزيع مواقع الجذب وذلك من خلال المسافة والاتجاه ولذلك فان المام المشاة محدود الجوانب وكلما ابتعدت المسافة قلت حركة المشاة ، كما أن الاهتمامات موجهة نحو وحدات حضرية صغيرة في الوحدات الكبيرة ومراكز النقل

تتغير حسب الأهمية وذات المام أكبر ولحد ما بحركة المشاة الترفيهية . لذلك في تحديد الأهداف كان البدء في المستوى الحضري الواطىء ومن ذلك الذهاب إلى المستوى الأعلى. في المستويات العليا تزداد العلاقة مع حركة المركبات وتتحول حركة المشاة إلى حركة كامنة تتأثر بحركة نقل المسافرين وعلاقة شبكته مع حركة المشاة .

وكنتيجة للدراسة يمكن أن نحدد أي اتجاه ومبدأ في فضاء السابلة في محيط المستوطنات لا يمكن تحقيقه بشكل تام ، لذلك نضع أمام الباحثين والاختصاصيين الموضوع لغرض دراسته . لقد تم تحديد مجموعتين رئيسيتين من المشاكل ، الأولى تتضمن الديناميكية الفنية ، والتي تمس خواص الحركة وعلاقتها وكذلك المستلزمات الخاصة بتحديد قياسات العناصر والمعدات ، أما المجموعة الثانية فتمثل الطبيعة الفضائية والتي تمس المتطلبات التخطيطية الفضائية . وتم اعتبار وسيلة التخطيط والدراسة متعددة الجوانب التي تستخلص من عدة اتجاهات ، بهذا الخصوص تم دراسة التنظيم المتكامل لمحيط المستوطنة .

وبموجب ما سبق تم تحديد مناطق نموذجية في مدن مختلفة من العراق وهي بغداد ، البصرة ، الموصل ، اربيل ، الكفل .. الخ ، وتم دراسة ما هو موجود حسب الطريقة المذكورة وذلك للواقع الموجود ، كذلك تحديد المشاكل ورسم خطوط التطور المستقبلي ، ودراسة الجوانب الايجابية لبعض من التجربة الاجنبية في المانيا ، انكلترا ، ايطاليا ، بلغاريا وغيرها .

وخلاصة الموضوع يمكن القول ان مستقبل فضاءات السابلة في المدن العراقية ايجابي وسيتطور بموجب الحاجة الملحة لوجود مناطق جذب داخل المدن التقليدية ذات مواصفات محلية متطورة .



١ ـ الفصل الأول :

لقد كان التطور الانساني في مجال الحركة وحتى نهاية القرن التاسع عشر بطيء وكانت أغلب فعاليات المدينة تعتمد على حركة السابلة وعلى حركة العربات البسيطة ، لذا لم تكن هناك حاجة إلى فضاءات كبيرة وطرق خاصة معبدة كما هو الحال اليوم وكذلك فإن نوع الأثقال المنقولة محدودة ، اضافة إلى السرعة المعتمدة في النقل هي مضاعفات سرعة الانسان والحيوان ، عندما حدثت الطفرة التقنية في اختراع المركبة الحديثة (السيارة) انعكس هذا التقدم على الكثير من مرافق وفعاليات الحياة العامة واستمر هذا التقدم بمرور الزمن يؤثر في سير نشاط الفعاليات المختلفة الحيوية حتى بات الشريان الرئيسي للحياة ، من الجانب الآخر فان أغلب المدن توسعت بشكل كبير وامتدت إلى عشرات الكيلو مترات حتى أصبح من الصعب الربط بين أجزاء المدينة المختلفة سوى بواسطة حركة النقل وشبكته ، لذا اتسع التركيب الفضائي والتخطيطي للمدينة وأصبح أساسه مقاييس اخرى ليس أساسها دائما الانسان على اعتبار أنه الوحدة القياسية الأساسية وخلال هذا الاتساع الذي أصبح مبرره سهولة التنقل بفضل المركبات السريعة وطبيعي فإن هذا الجانب ايجابي الا ان الجوانب السلبية التي تسببت بواسطة هذا التقدم يمكن تلخيصها بالشكل الآتي :

- افتقدت المدينة إلى الرابطة التركيبية الفضائية كوحدة تكوينية .
- ظهرت وازدادت مشاكل الخدمات الأساسية في المدينة .
- مشكلة التلوث (والمايكروكلايمت) والطقس الداخلي وازدياد الأمراض الانسانية .
- نتيجة التوسع تم الإضرار بمساحات زراعية انتاجية كبيرة .
- تغير المقاييس الاقتصادية .
- بعد العلاقة الاجتماعية بين أفراد المجتمع .
- تعدد أنواع الحركة ووسائطها سبب ارباكا وتقاطعات خطرة فيما بين أنواع الحركة المختلفة ضحيتها الانسان ..
- اشغال المركبات وحركتها لحيز فضائي مهم من تركيب المدينة .

يمكن تفصيل النقاط التي ورد ذكرها بشكل مقتضب ففي النقطة الأولى كانت المدينة تمثل وحدة تركيبية متكاملة ذات أبعاد قصيرة يمكن السيطرة عليها بواسطة حركة المشاة الا ان التقدم التقني ودخول المركبات في حياة الفرد كوحدة نقل أساسية ساعد على انتشار أجزاء المدينة الواحدة وظهور احياء جديدة مترامية الأطراف مما أفقد الوحدة التركيبية للمدينة الواحدة وأصبح كل جزء يمثل وحدة تركيبية منفصلة ترتبط مع الأجزاء الباقية بفعالية أو بعض الفعاليات الرئيسية للمدينة (المركز) .

لذلك نرى المدينة عبارة عن مجموعة من المستوطنات المرتبطة فيما بينها برابطة ضعيفة أو قوية ، وتعتمد على كثير من العوامل حتى مستوى هذه المستوطنات مختلف ، ويمكن خلاصة القول في هذا أي بعد التوسع الذي حصل في المدينة الواحدة أدى إلى ضعف

مستوى الخدمات نظرا للابعاد المترامية وهذا الضعف يسبب ارباكا في سير الفعاليات الرئيسية للمدينة ، كذلك يؤثر على سير فعالية الفرد ذاته والمحصلة تكون أقرب للصفر .

وكنتيجة للتوسع في استخدام المركبات ازدادت مشاكل التلوث وذلك من الغازات المركبة التي تخلفها اثناء الحركة وهذه بدورها ذات مردود سلبي على صحة الفرد اضافة إلى مشاكل الضوضاء ، كل هذا يؤدي إلى تغير في الجو الداخلي للحي أو المدينة وطبيعي أن يكون ذا مردود سلبي على فعالية الفرد .

ومن خلال التوسع الحاصل في المستوطنة تم الاضرار بالمساحات الزراعية المحيطة بها التي تمون المستوطنة بالمنتوجات الأساسية ، هذا التوسع أدى إلى اتلاف مساحات كبيرة مما أثر في طقس المستوطنة من جانب وإلى اعتماد المستوطنة على منتوجات مناطق أخرى بعيدة عن ذاتها مما أدى إلى تغير الموازين الاقتصادية العامة وإلى ازدياد الضغط على حركة النقل العام باضافة أعباء جديدة من خلال الحركة من وإلى تلك أو هذه المستوطنة مما سبب في ازدياد المشاكل الاقتصادية وبسبب أجزاء المدينة المترامية الأطراف وانشغال الفرد في تدبير أموره اليومية وضروراته الأساسية لم تتح للفرد الفرصة لادامة العلاقات الاجتماعية القريبة والبعيدة حيث لم يبق سوى ادامة العلاقة المادية الضرورية لتسير الحياة بالحد الأدنى من المتطلبات لذا فإن هذا البعد سبب ضعف التأثير في الحياة الاجتماعية العامة .

وكذلك تعدد وسائط النقل وكثرة الأنماط أدى إلى خلق تقاطعات كثيرة سببت إرباكا في انسياب الحركة بشكل عام وأصبحت أماكن خطرة على حياة الانسان مما دعى إلى التفكير في حل هذه المشاكل التي مازالت قائمة إلى اليوم وضرورة توفير عامل الأمان كعنصر مهم في حركة المركبات .

كما نرى دائما بأن المركبات تشغل حيز الفراغ المهم في تركيب المدينة بمختلف أطرافه (الشوارع) ولو أنها تمثل في أغلب الأحيان شبكة الترابط ولكنها في الوقت ذاته تحتل الجزء الفضائي المهم .

١ ـ ١ اذن لنعد إلى فضاءات السابلة ودراسة بعض الخواص المهمة فيها والتي تميزها عن باقي أنواع الحركة :

- ان استخدامها لا يسبب أي نوع من التلوث .
- لا تحدث ضوضاء .
- تحتاج إلى قياسات ومساحات الحد الأدنى ، ان المساحة التي يحتاجها الفرد الواحد هي ٠,٤ م٢ ونظريا فإن المساحة التي يحتاجها الفرد بسرعة ٣٠ كم / ساعة في الباص ١,٦٣ م٢ وفي السيارة ٧٥,٣٠ م٢ أما في الترام فهي ٠,٨٢ م٢ ـ ان دخول السيارة في حياة الفرد اضافة إلى التلوث الذي تحدثه حركتها أدى إلى ظهور قلة الحركة لدى الفرد الـ (HYPODINAMIA) ذات التأثير السلبي على صحة الفرد وظهور أمراض وما يسمى بأمراض العصر وذلك بسبب ما يسمى بعصر السرعة فان الفرد بدأ يفقد سرعته وهذا هو التناقض الحاد بين الطبيعة الحيوية للانسان ووجوده الاجتماعي ، والتي لا يمكن أن تمر دون التأثير السلبي على صحته .

كثير من العلماء والأطباء أثبتوا من خلال الأبحاث العلمية أن الأسباب الأساسية لانتشار كثير من أمراض القلب ، والجلطة الدماغية ، والشيخوخة المبكرة ، كذلك الاضطراب في فعالية الخلايا والغدد انه الركود يهاجم ببطيء ولكن بشكل أكيد الكائن الحي (الانسان) وبالتدريج (وفي بعض الأحيان بشكل سريع) ويهدمه .

ولكون أصل الحركة هو حركة الانسان الطبيعية فانها ضرورية لصحته وحسب رأى المختصين فان ١٠,٠٠٠ خطوة (٦ كيلو مترات) يوميا ضرورية لصحة شخص مسن يسير بسرعة اعتيادية (١٥٠٠ ـ ٢٠٠٠ كم / سنة) لذا في بعض الأحيان ينصحون باستخدام الدراجة لأنها أقرب لحركة الانسان . وهذا بأجمعه يؤثر على زيادة متوسط عمر الانسان .

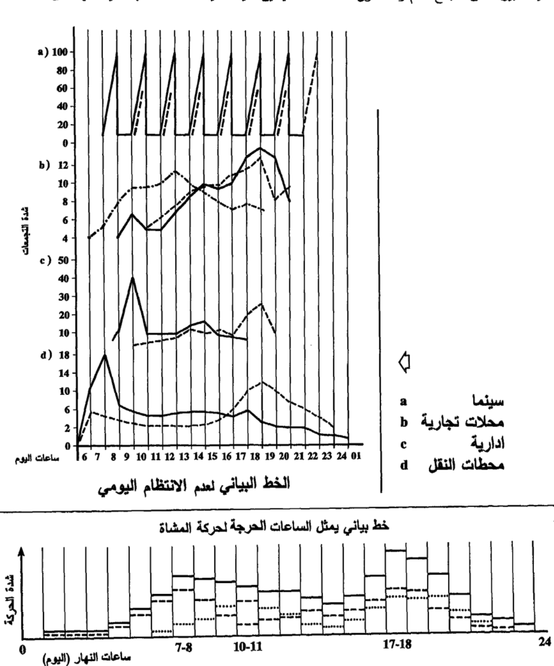
ان الحركة اليومية إلى العمل أو للسوق للناس الذي يعملون بوضع الجلوس هو يمثل تلبية للحاجة الضرورية للحركة وكذلك يمكن أن يطورو ذلك على انها رياضة بدينه وبهذه الحركة يمكن استيعاب التكوين الفضائي المعماري بشكل أفضل والمحيط من حوله . ومن الناحية الاجتماعية فان حركة المشاة بدرجة كبيرة ترضي طموح الفرد لتقوية الروابط الاجتماعية الخاصة والعامة . ومن الناحية الاقتصادية فانها تمثل الحد الأدنى للمصاريف أو حتى الصفر بالنسبة للانتاج العام للمدينة ومقارنة مع أنواع الحركة الأخرى فان حركة المشاة يمكن اقامتها بشكل يسير لكل ظروف المدينة ، وحتى المدينة عندما تكون حركة المشاة في ذروتها أو قمة الزحام فانها ليست ثقيلة كما يحدث في حركة المركبات ، ولكن يمكن الاشارة إلى الامور السلبية لحركة المشاة أهمها بطيء الحركة وكذلك قصر بعدها المكافيء . وكذلك الحوادث في الظروف السيئة وطبيعتها الموسمية وتأثير الظروف الجوية عليها ولكي تسير هذه الحركة داخل وخارج المدينة تخضع للضوابط التالية :

١ . حرية الحركة ، والمحيط يجب أن يكون مهيئا لتيار هذا النوع من الحركة اضافة إلى أنه مكيف للامكانات الفيزياوية للمتحرك .
٢ . الأمان وذلك من خلال الفصل بين حركة المشاة وحركة المركبات سواء بالفضاء أو الوقت .
٣ . استمرار انسياب الحركة أحد العناصر المهمة يجب أن يكون المحفز الرئيسي عند اتخاذ القرار .
٤ . الانجذاب نحو المحيط عند الحركة والتمتع ليس هو الواجب وانما يجب على الماشي أن تكون له الامكانية لتذكر المحيط من خلال الحركة وهذا يمكن الوصول اليه من خلال تحديد المعالم المعمارية وتثبيت التقاليد وزيادة الاتصال والتمتع .
٥ . الراحة يجب توفير حماية من الظروف الجوية . ٦ . الهدوء ضروري في محيط المشاة . ٧ . نقاوة ونظافة الهواء .

١ ـ ٢ المؤشرات الحركية (الديناميكية) والفنية :

على عكس حركة المركبات التي ثبتت مؤشراتها نجد صعوبة في تثبيت المؤشرات الأساسية لحركة المشاة لذلك هناك بعض العوامل المؤثرة مثلا الوقت والموسم ، حضور أو غياب السلوك الصحيح للمواطن ، الحدث المتكرر ، الطقس ، العامل الاجتماعي ، التركيب الأرضي ، العمر .

ومن العوامل المهمة أيضا شدة الحركة وكذلك سرعة وكثافة تيار حركة المشاة ، شدة الحركة تتعين بعدد المشتركين في الحركة الذين يقطعون في وحدة الزمن (ساعة ، يوم ، سنة) نفس المسافة والموقع (شارع ، طريق ، ميدان) وهذا يتغير حسب المكان والوقت نرى أن التغير في الحركة مكان واضح وخصوصا في أماكن تشكيل تيارات المشاة مثال ذلك محطات انتظار النقل العام المناطق الصناعية الكبيرة أماكن التجمع العام وهذه تكون حاسمة عندما يتعين علينا تحديد فضاءات السابلة حيث انها تمثل نقاط انطلاق .



الخط البياني لعدم الانتظام اليومي

خط بياني يمثل الساعات الحرجة لحركة المشاة

(شكل ١) **الشكل التقريبى للنقاط الرأسيه لحركة السابلة**

مجموعة الحركة ـــ حركة العمل ـ ـ الحركة الأخرى .....

ان عدم الانتظام يتحدد بابتداء وانتهاء يوم العمل ويمكن اعتبار ان ٩٠٪ من المشاة يتحركون في هذين الوقتين كما هو مبين .

١ ـ ٣ سرعة الحركة : تمثل عاملا آخر وهذا يمثل الامكانية الفيزياوية للفرد اضافة إلى كثافة التيار والاتجاه وحرية الاختيار .
من خلال الدراسات تم معرفة السرعة الممكنة للفرد وهي :
الدنيا ٠,٧ م / ثا الوسطى ١,٢ م / ثا القصوى ١,٧ م / ثا
وهذا يتأثر بنوع المشي ، مستوى صعود أو نزول واختيار الفرد للمسافة وكذلك نوع المحيط ، والتأثير النفسي فنرى أن الفرد يسير بسرعة أكبر في المدن الكبيرة لكي يقلل الاجهاد النفسي بسبب الزحام وهذا بدوره يمثل التكيف للمحيط وظروف الحياة .

لذلك يمكن تحديد السرعة الاعتيادية للفرد هي ٤ كم / ساعة .
السرعة الحرفية ٥ كم / ساعة .

سرعة الامهات والمسنين والأطفال هي ٢,٥ كم / ساعة .

الكثافة : تتناسب عكسيا مع سرعة الحركة ويمكن توجيه تيار الحركة وبذلك يمكن تحديد قيمة الكثافة عند المسير . في المحيط المفتوح تحتاج أن تكون الحركة في راحة تامة لذلك تكون الكثافة أقل ما يمكن ولذلك يمكن ملاحظة أنواع الكثافة التالية :
- عندما تكون الحركة مرتبة وحركة الفرد معتدلة فان الكثافة ٠,٣ شخص / م^{2}
- عندما تكون الحركة نصف كثيفة فانها تتراوح بين ٠,٣ ـ ٠,٦ شخص / م^{2}
- عندما تكون الحركة كثيفة فإنها تتراوح بين ٠,٦ ـ ١,٠ شخص / م^{2} وهنا يشعر الفرد الماشي بأنه متضايق والتسابق صعب .
- عندما تكون الحركة جدا كثيفة فانها تتراوح بين ١,٠ ـ ١,٥ شخص / م^{2} وهنا يكون التضايق شديدا وهذه الوضعية يسمح بها فقط في أماكن معينة مثل محلات الخروج والدخول للسينما ، والمسارح ، المحلات الرياضية .
- عندما تكون الحركة مزدحمة وكثيفة أي أكثر من ١,٥ شخص / م^{2} يكون بشكل جازم أن تقل امكانية التصريف .
- وعندما تكون الكثافة ٥ ـ ٦ شخص / م^{2} تنعدم الحركة .

ومن ما سبق يمكن تحديد الكثافة الملائمة للحركة ان لا تتعدى ٠,٣ شخص / م^{2} ويمكن في مقاطع قصيرة السماح للكثافة بأن تكون ٠,٦ شخص / م^{2}.

أما في المحلات المخصصة للمشاة (فضاءات السابلة مماشي الحدائق العامة ، الشوارع) فإنه يفضل استخدام كثافة بحدود ٠,١ ـ ٠,٣ شخص / م^{2} وفي الجدول رقم (١) يمكن الاشارة إلى :

(المواصفات الحركية)

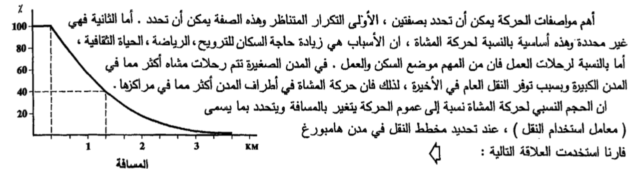
نوع الحركة	المواصفات المسموح بها	
	الكثافة شخص / م^{2}	السرعة / كم / ساعة
شوارع المشاة		
١ . الحركة الحرفية	٠,٣ ـ ٠,٥	٨ ـ ٦ ـ ٤
٢ . الحركة الحرفية والتسويقية	٠,٢٠ ـ ٠,٣	٥,١ ـ ٣,٩
٣ . الحركة التسويقية	٠,١٥ ـ ٠,٣٠	٤,٢ ـ ٣,٦
٤ . التنـــزه	٠,١٥ ـ ٠,٢٠	٣,٦ ـ ٣,٠
فضـاءات المشـاة		
١ . الحركة الحرفية التسويقية	٠,٢٠ ـ ٠,٣٠	٤,٨ ـ ٣,٦
٢ . الحركة التسويقية	٠,٢٠ ـ ٠,٣٠	٤,٨ ـ ٣,٦
٣ . التنـــزه	٠,١٠ ـ ٠,٢٠	٤,٢ ـ ٢,٤
	٠,٥٥ ـ ٠,١٥	٢,٤ ـ ١,٨

لذلك تفضل الكثافات في الحدود التالية :

للسير الافقي	٠,٩٣ شخص / م^{2} إلى حد ٠,٤٧ شخص / م^{2} وتقريبا ٢ ـ ١ شخص / م^{2}
للصعود في السلم	٠,٦٥ شخص / م^{2} إلى ٠,٣٨ شخص / م^{2} أي حوالي ١,٥ ـ ٢,٥ م^{2} / شخص
للمصـــاعد	٠,١٩ شخص / م^{2} أو حوالي ٥ م^{2} / شخص

حسب بعض الدراسات فان الحد الأقصى لاستيعاب مجال المشاة أو سلم تكون الكثافة بحدود ٠,٢٨ شخص / م٢ عندما تكون الحركة الطبيعية أو حوالي ٣,٦ م٢ / شخص .

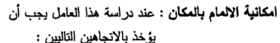
١ ـ ٤ الحركة : انه معامل يصعب تحديده على حركة المشاة كجزء من عموم الحركة تؤثر عوامل كثيرة ، اجتماعية ، التقدم التقني ، ظروف الأرض ، الموسم ، الطقس ، العمر ، الأمان في الحركة .



أهم مواصفات الحركة يمكن أن تحدد بصفتين ، الأولى التكرار المتناظر وهذه الصفة يمكن أن تحدد . أما الثانية فهي غير محددة وهذه أساسية بالنسبة لحركة المشاة ، ان الأسباب هي زيادة حاجة السكان للترويح ، الرياضة ، الحياة الثقافية ، أما بالنسبة لرحلات العمل فان من المهم موضع السكن والعمل . في المدن الصغيرة تتم رحلات مشاه أكثر مما في المدن الكبيرة وبسبب توفر النقل العام في الأخيرة ، لذلك فان حركة المشاة في أطراف المدن أكثر مما في مراكزها .

ان الحجم النسبي لحركة المشاة نسبة إلى عموم الحركة يتغير بالمسافة ويتحدد بما يسمى (معامل استخدام النقل) ، عند تحديد مخطط النقل في مدن هامبورغ فارنا استخدمت العلاقة التالية :

ان الدراسات أشارت إلى أن المشاة ممكن أن يقطعوا مسافة ٥٠٠ ـ ١٠٠٠ م مرة واحدة وهذه تعتبر مسافة قصيرة ان مسافة (٢) كم قليلة المصادفة . كمعدل مسير المشاة يمكن اعتبار ٧٠٠ م . ان أطول مسافة معدل المشي له أهمية في تسيير رحلات العمل . لذلك نرى في أغلب مدن اوربا ٤٠ ـ ٥٠٪ من الذين يعملون في مركز المدينة يصلون مشيا إلى أعمالهم بدون استخدام أي نوع من النقل (هنا تختلف مدننا العراقية فان أغلب العاملين يستخدمون النقل العام والخاص للوصول إلى محالهم وفي حدود هذه النسبة القابلة للتغير في حال تغير السكن أو محل العمل .



امكانية الالمام بالمكان : عند دراسة هذا العامل يجب أن يؤخذ بالاتجاهين التاليين :

- امكانية الالمام المباشر مشيا .
- تكون الامكانية مركبة مع حركة النقل (عامل مساعد) .

لذلك حركة المشاة وامكانية الالمام تكون كما في الشكل التالي :



ان ظروف التطور الاجتماعي الحالية أثبتت ان امكانية الفرد للمشي بمسافة ٢٠ دقيقة أو ١,٥ كم وبواسطة نقل في حدود ٤٠ دقيقة بدون أن يؤثر على وقت فراغ الفرد وبدون أن يؤثر على نفسيته أو قابليته للعمل وبخلاف ذلك يحدث تضارب في الامكانية الاقتصادية والاجتماعية .

اذن حدود الالمام بالمكان تعين تردد المشاة وفي بعض الأحيان يصل إلى مساحة كبيرة أكثر من تردد وسائط النقل لنفس الوقت .

ان A يمثل الحركة المفردة مشيا من المصدر إلى الهدف ، وان B يمثل حركة المشي من المصدر إلى محطة الباص (واسطة النقل العمومي) B1 حركة واسطة النقل B2 حركة المشي من محطة النقل إلى الهدف .

ان الحركة المباشرة تلعب دورا مهما في عملية التخطيط التركيبي للمستوطنة لأنها تؤثر على مواقع المدارس ورياض الأطفال ، المراكز العامة ، محطات وسائط النقل العام ، مواقع العمل ، وعند تحديد المسافات بين الشوارع الرئيسية .

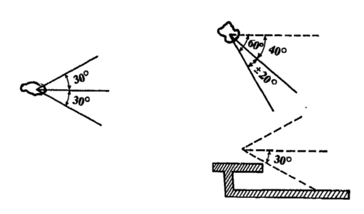
ان الدراسات الاجتماعية والنفسية تشير إلى أن الحال الحاضر من التطور البشري ان الانسان يمكن أن يتحمل سير مسافة ـ ٢٠ دقيقة أو (١,٥ كم) وبواسطة النقل ٤٠ دقيقة بدون أن يؤثر على وقت فراغه أو يؤثر على قابليته للعمل وبخلاف ذلك يحصل عدم تلاؤم وتطابق في السياسة الاجتماعية والاقتصادية ، وبأخذ ما سبق بعين الاعتبار فإنه من المفضل أن تكون حدود السير مشيا إلى العمل لا تزيد عن ٢٠ دقيقة أو بنصف قطر ١,٥ ـ ١ كم . وتمثل حدود الوصول إلى أي نقطة مشيا معدل التردد سيرا ، في بعض الحالات يكون هذا المعدل أبعد من حدود المستوطنة وأكثر من تردد وسائط النقل لنفس الوقت . وعندما يكون الوقت لقطع مسافة ما بواسطة نقل هو أقل مما لو كان مشيا فان الرحلة تكون بواسطة نقل .

١ ـ ٥ التركيب الفضائي لحركة السابلة في محيط المستوطنة :

ان السير الطبيعي لحركة المشاة يعتمد على التخطيط المسبق الصحيح وهذا بدوره يعكس الحل الخاص بتشكيل تيارات مجاميع المشاة وتحديد حجمها وتخطيط شبكة سير المشاة وأخذ العوامل المؤثرة في المحيط بعين الاعتبار .

ان الشبكة التي تستخدم متوجة بالعلاقات التي تتأثر بنقاط الجذب الرئيسية وان جميع النقاط يجب أن ترتبط بأقصر مسافة دون اعتبار ان الشبكة ستكون كثيفة ومتفرعة وبهذا الشكل ستلبى الحركة السريعة للمشاة والسبيل الأقصر . لكي يؤخذ بعين الاعتبار العامل النفسي للمشاة يجب أن يحافظ على الخط المستقيم للسير ، ان الماشي يسير بالخط المرسوم عندما يلبي احتياجاته وبخلاف ذلك فانه يرسم لنفسه خطوط سير أخرى ربما تحطم التركيب الوظيفي المصمم لمختلف أجزاء الموقع . يفضل أن يكون معامل الاستقامة عند تصميم خط سير ما ان لا يزيد على ١,٢٥ قيمته تحدد من الأهداف المختلفة للرحلات والمحيط العام ولذلك ستكون مختلفة . يراقب ظروف الاستقامة بدراسة الزاوية التي تشكل بين الاتجاه في خط السير للحركة واتجاه الهدف في كل لحظة من الحركة المعرفة بزاوية الرقابة . انها تؤثر على سرعة الوصول إلى الهدف .

كلما كانت قيمة هذه الزاوية قليلة كلما كانت السرعة أكبر وقرب الهدف . أما الحالة الحرجة لهذه الزاوية عندما يترك الماشي خط سيره ويخط له خط سير خاص ، وهي عادة تكون زاوية بقيمتها الحرجة بعد الدراسة الميدانية بحدود ٣٠ درجة . من المعروف ان الشخص يتحسس ما حوله بنوع من زوايا النظر والتي تمثل الحدود التالية لمجال النظر :



ولها أيضا أقيام اخرى للزاوية العمودية ٦٠ درجة والزاوية الافقية ١٢٠ درجة وبتحديد هذه الزاوية تتحدد العلاقة في أجزاء المحيط التي أثبتت انه من المفضل السير على مستوى علوى وهذا يحتاج إلى تجهيزات كأن تكون رواق أو غير ذلك وبه يتم توسيع مدى النظر ، تم دراسة التأثير النفسي للأبنية المرتفعة على الماشي تم كذلك تحديد الثوابت المناسبة لفضاء السابلة .

بعد تحليل المحيط الخارجي بواسطة الاتجاهات الرئيسية لحركة السابلة وبواسطة زاوية المراقبة وكذلك زوايا النظر ، يتحدد البعد الرابع التحليل الحركي للتصاميم وهذا يختلف عن الطريقة الثابتة (الستاتيكي) وذلك بادخال حركة الماشي بحدود عملية الحركة تتغير انطباعات للنسب والتوافق التكويني للنظام . عن طريق أختيار عدة نقاط على خط السير وخصوصا في الأماكن التي يتغير فيها انطباع الماشي يتحدد مدى مجال النظر التركيب الفضائي . تتحدد المساحات المرئية لواجهات الأبنية وكذلك .. المساحات المحاطة للأبنية . ثم تتحدد العلاقات فيما بينها والقياسات ثم يرسم منظور مجسم لكل نقطة وبواسطة مجموعة من المنظور يتم معرفة مدى استيعاب الناظر للشكل الطبيعي للتركيب الفضائي للأبنية من خلال الحركة بموجب خط سير معين .

١ ـ ٦ تحديد قياسات الثوابت والمواصفات لتجهيزات المشاة : لتحديد عرض مجال حركة المشاة يتم بواسطة تثبيت امكانية التسريب وكثافة الحركة بعد الحفاظ على المتطلبات الأمان والاقتصاد وجمالية محيط المدينة . الكثافة تتحدد من خلال التيارات القصوى المتوقعة مصححة بمعامل عدم الانتظام .

١ ـ ٧ امكانية التسريب تتحدد بالشروط التالية :

عرض المجال ، خط السير ، الانحدار ، نوع وحالة الأرضية ، الفصل ، والساعة من اليوم ، السرعة كثافة التيار ، تنظيم الحركة ، أهم معامل هو عرض المجال وكذلك المواصفات الأساسية للحركة (السرعة والكثافة) . ان امكانية التسريب لخط مجال واحد لحركة المشاه يحسب بالمعادلة التالية :

$NL = P.V$

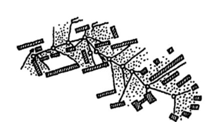
$NL = 1000 .V \quad S$

NL امكانية التسريب لخط مجال

P كثافة التيار في المجال

V السرعة كم / ساعة

S مسافة الأمان بين المشاركين في المشي



نظري :

تكون النتائج مناسبة عندما تكون الحركة والتيار مستمر في الواقع عمليا تعتبر امكانية التسريب ٥٠ ـ ٨٠٪ عن النظرية ، يتم تحديد امكانية التسريب لمجال ما بعد ضرب عدد الخطوط في المجال بامكانية التسريب لمجال خط واحد .

عملي :

يمكن ايجاد امكانية التسريب لخط واحد عرضه ٠,٧٥ م بواسطة الجدول التالي :

نـــوع المكـــان	شخص / ساعة
رصيف قرب مباني	٧٠٠
خط لمباني متعددة الطوابق أو مخازن	٨٠٠
رصيف مع سير مشاة محاط بمناطق خضراء	١٠٠٠
مماشي في محيط مفتوح	٦٠٠

أما بقية التشكيلات فيجب كما يلي :

- المرور للمشاة خارج الشوارع لكل ام ٢٠٠ شخص / ساعة (انفاق ، ممرات) .
- مماشي (Zebra) زبر للعبور ١٥٠٠ شخص / ساعة .
 وأقل عرض ٣ أمتار بغض النظر عن امكانية التسريب .
- السلالم المتحركة ٤ ـ ١٠ ألف شخص / ساعة .
- الأرصفة المتحركة ١٠ ـ ٣٠ ألف شخص / ساعة .

ان العرض المطلوب لحركة السابلة يحدد بالمعادلة التالية :

$$B\,T = n.\,B\,T = \frac{NT.\,B,}{NL}$$

n ـ عدد خطوط الحركة

B ـ عرض خط الحركة الواحد

NT ـ عدد المشاة الذين يمرون بالخط في الساعات القصوى ، أو كثافة الحركة مصحح مضروب بمعامل عدم الانتظام .

NL ـ امكانية التسريب لكل خط شخص / ساعة حسب الجدول .

عندما يحسب عرض رصيف على الجانبين تقسم الكلية الحاصلة على (٢) .

١ ـ ٨ معدات حركة المشاة :

ان عرض خط السير الواحد هو ٠,٧٥ م وعرض الرصيف يحدد من نوع وصنف الشارع وكذلك نوع المباني من حوله وكثافة حركة المشاة ، والجزء المشغول من الرصيف مع وضع محلات للمشي السريع :

ان أقل عرض يمكن الحصول عليه حسب تصنيف الشوارع هو كما يلي :

للشوارع من الدرجة الأولى ـ ٤,٥ متر

للشوارع ذات حركة مشاة كثيفة في مركز المدينة ٤,٥ م

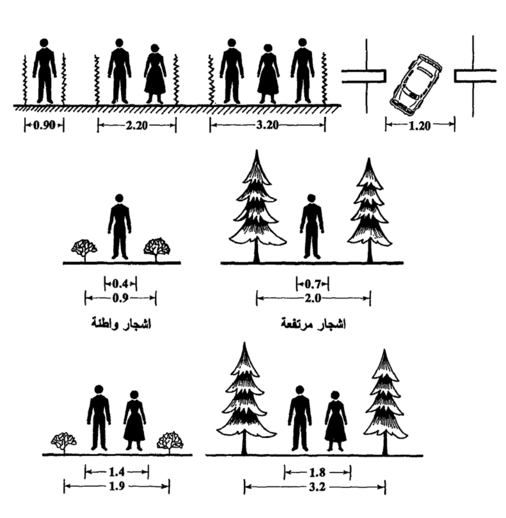
للشوارع من الدرجة الثانية ١,٥٠ متر

ولكن من المفضل تقليل عرض الرصيف من ٤,٥ م إلى ٣ متر والباقي منطقة خضراء عازلة للتلوث والأضرار .

عند تحديد عرض الرصيف يجب الأخذ بعين الاعتبار اضافة الخطوط الأمنية التالية :

- عند وجود عنصر صلب في الرصيف مثل شجرة أو أبنية ، جدار ، ٠,٣٠ م .
- من جانب حركة المركبات منطقة خضراء ٠,٦٠ ـ ٢,٠ م
- أمام الواجهات الطويلة ذات المعارض يضاف عرض ١,٠ م .
أمام المسارح والسينما ، قاعات العرض ، يضاف ٠,١٥ م٢ / للشخص .
- أو لا يقل عن ٢ م عرض للرصيف .
- أمام محطات وسائط النقل العام يضاف بمعدل ٠,١٥ م٢ لكل شخص (مسافر) أقل عرض لرصيف ذي حركة ضعيفة يجب أن لا يقل عن ١,٥ م وعندها يمكن حذف خط الأمان .

للمماشي التي تصرّف الحركة المحددة بجدار أو حاجز يفضل الأشكال التالية :



شكل رقم (٢) المماشي المفضلة والتي تصرف الحركة

ان عرض الممر لعربة هو ١,٢ م

أما عرض الممر في وسط مشجر فهذا يعتمد على نوع التشجير وعدد المشاة .

١ ـ ٩ تصنيف فضاءات السابلة :

انه يعتمد على العلامات المميزة وهنا نحدد المواصفات العامة والتي تمثل إهتماما :

أ) حسب أهمية الفضاء بعلاقته مع الحركة في المستوطنة أي حركة مركبات أو مشاة أو دراجات ، وكذلك حسب تنظيم الحركة وأنواع الفضاءات يمكن أن نحدد كما يلي :

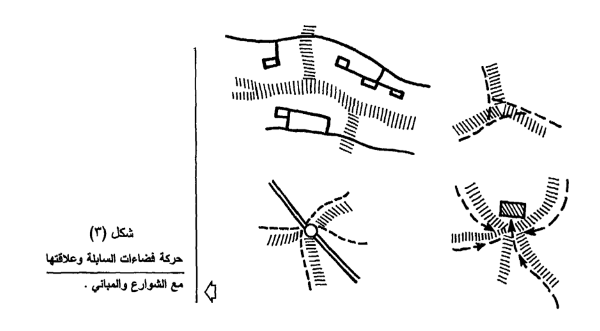
- **فضاء النقل (المواصلات)** : بتعبير نسبي أي بدون تحديد ولكن المروري أي بين المستوطنات ونقل البضائع من المفضل أن يكون خارج المستوطنة بدون أن نسبب أي ازعاج لها . هذا النوع من الفضاءات وخلط معدات مختلفة لأنواع الحركة المختلفة بشكل محيط غير مضر للشخص ومبادىء توجيهية تنظيمية .

فضاء نقل محدد :

دائما موجود هذا النوع هنا يدخل التحديد بخصوص نوع حركة النقل . والتحديد بخصوص المكان ، ونوع الواسطة والوقت ، هذا النوع يمثل المستوطنات بين الشوارع الرئيسية أو حولها كذلك التحديدات بخصوص نظم المستوطنات ، هذا النوع من الفضاء مهم لنا لأنه هنا تحديد لحركة المشاة .
والتحديد علامة مميزة .

فضاء السابلة :

بمجال ضيق بعد عزل حركة المواصلات وفي المناطق الأوسع السماح له تدرجيا .



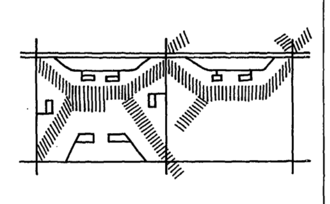
شكل (٣)
حركة فضاءات السابلة وعلاقتها
مع الشوارع والمباني .

الالمام الضيق :

أو الالمام من الدرجة الأولى - الذي يضم فقط الفضاء المخصص فقط للسابلة أو الدراجات ، انها التي تضم المواصفات التي تنطبق على المتطلبات ، هنا يظهر تأثير التركيب الفضائي ، انه الهدف من الدراسة والحل .

الالمام الوسطى :

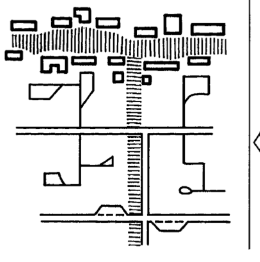
أو (الالمام من الدرجة الثانية) يضم الخدمة الخاصة لوسائط النقل من شبكة المواصلات .



الالمام الواسع :

أو (من الدرجة الثالثة) ويضم الفضاءات المفرغة من النقل ليس مخصص لوحدة تخطيطية معينة انه يمثل فضاء سابله نسبيا هادىء أو بمعنى آخر بين الشوارع الرئيسية .

الالمام الوسطى والواسع يمثل تحديد فضاءات النقل . عند التعرف على المشكلة بشكل عام يفهم عادة الالمام الضيق عند المستوى الأعلى للدراسة يجب أن تؤخذ الدرجتين الاخريين بعين الاعتبار .



ب) بموجب نوع موقع المستوطنة يفهم التحديد هنا :

- الفضاء في المنطقة السكنية .
- الفضاء في نواة المستوطنة والمراكز الخدمية .
- الفضاء في المنطقة الصناعية والمخزنية .
- الفضاء في المنطقة الترفيهية .

ان هذه الفضاءات عادة تصبح معقدة بدرجات عندما تناظر وحدات تخطيط المدن كأي مجموعة ، حي قطاع .

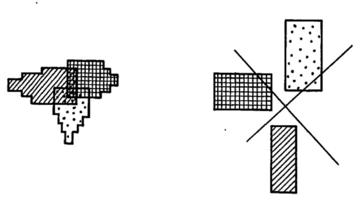
ج) بموجب الفعالية الرئيسية للموقع ويمكن تقسيمها إلى :

- مواقع تجارية
- ادارية
- ثقافية
- انتاجية
- للترفيه والاستجمام
- متعددة الأغراض

وكل هذه المجموعات يوجد اتصال اجتماعي فيما بينها ، لتحقيق متطلبات التنوع واحياء المحيط ، لذلك يجب وضع موقع متعدد الفعاليات .

توجد الامكانات التالية :

- فضاء ذو فعالية منفردة ، انها غير ملائمة ودائما لا يمكن الاحتفاظ بهذه الفردية بوجود العودة في الحركة لأنها تؤثر على الفرد والمقياس العام للموقع .



تعدد الفعاليات

فضاء الفعاليات المتعددة :

بتوزيع متعادل للفعاليات أو تدرج في تداخل الفعاليات بموجب التسلسل في أهداف الزيارات .

المباني ذات الفعاليات المتعددة :

ترفيه
سكن
عمل
ترفيه
خدمات

موقع هذه المباني قرب محطات النقل العام يقلل من مصاعب الحركة ويغني فضاء الفعاليات المتعددة .

بموجب الشكل الهندسي لهذه المباني فان فضاءات السابلة يمكن أن تصنف إلى خطية ونقطية .

- ان الخطية يمكن ملاحظتها على أساس الأهمية في تركيب المستوطنة وتقسم الى : شبكات مناطق ، ميادين ، شوارع ، مماشي ، أرصفة .

بموجب تقسيم الحركة تظهر منطقة بمدى المام ضيق ، مماشي .

- أما النقطية فانها تقسم إلى :

نقاط الربط:وهو النقل مع المشاة

التقاطعات:فانها للنقل ، النقل مع المشاة

الانتقالية : النقل والمشاة

بموجب تقسيم حركة المشاة (السابلة) نفسها حركة المركبات : - الخاصة - العامة

- التقسيم الفضائي لحركة السابلة وحركة المركبات - التناقضات وتأثيرها في تحديد نوع الحركة في فضاء المستوطنة .

بسبب ازدياد حركة المركبات والسكان لذلك فقد ازدادت كثافة الحركة في المدينة في كل أشكالها والتي تؤدي إلى عدم التوافق وإلى التناقض فيما بينها .

ان الصعوبات التي تشكلها حركة المشاة في محيط المدينة تبرز من خلال الحقيقة هو انها تمر بنفس فضاءات المواصلات لحركة المركبات . يظهر عدم توافق بين الضروري والمعرض لحركة السابلة مساحات والنتيجة انه محروم من حقه ومتروك فقط جزء بسيط .

ان تنظيم الفضاء يتطلب ان ينظر إلى مشاكل المشاة والمركبات في آن واحد والهدف هو الحصول على حل أمثل للمشاكل التي تظهر ، وهذه يمكن أن تسبب أضرارا فيزياوية ونفسية يمكن أن تحدد بالأمراض النفسية والفيزياوية ، التلوث للهواء ، الضوضاء ، الزحام ، والازعاج للشوارع بواسطة المركبات .

أضـرار النقـل :

ان أخطر الأضرار التي تكون لها عواقب وخيمة ، بموجب الاحصائيات الدولية سنويا يموت في العالم ١٥٠,٠٠٠ شخص و ٣ ملايين معوقين و ٥ ملايين باصابات طفيفة وان حوالي ٣/١ المصابين هم من المشاة ، ان الاسباب تعزى إلى عدم التزام المشاة وكذلك إلى ظروف الشوارع ، انعدام المعلومات وكذلك صلاحية المركبات بشكل عام ، وتصرف قائد المركبة . كما ان معدل الضحايا يعتمد أيضا على كثافة السكان وشدة تنظيم الحركة . ان أكثر المصابين من الأطفال وان كل شخص سابع مصاب هو الطفل .

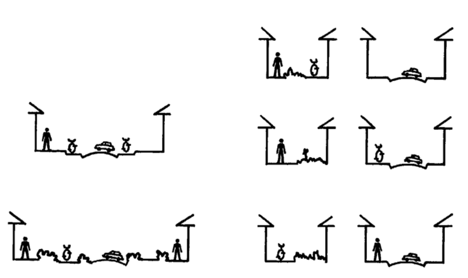
التقاطعات وممرات الشوارع التي تتقاطع فيها حركة المركبات مع حركة المشاة انها النقاط الأكثر خطراً . لا يمكن ان نتوقع ان الأضرار ستختفي مستقبلا ولكنها ستنخفض نسبيا مستقبلا ، التلوث في المحيط نتيجة حركة المركبات والضوضاء .

الفصل بين حركة المشاة وحركة المركبات :

انه أحد المبادىء الرئيسية للتنظيم الفضائي للمدن والهدف هو ازالة التناقضات بينهما . ولكن متى وأين وإلى أي درجة يمكن تحقيق ذلك ؟ يجب اجراء دراسة تحدد العلاقة بين جميع أنواع الحركة ، ان تمرير حركة المشاة وحركة المركبات معا يسبب أضرارا بدرجة عالية الفرق بالسرعة أحد أسباب التناقض والكشف الفيزياوي للماشي .

أي انه غير محمي ، مما يسبب أضرارا وبما أن هذه الأضرار لن تختفي لذلك فمن الضروري الفصل بين الحركة جزئيا(في الوقت) أو كليا (بالمكان) والتي يمكن فصلها بمستوى واحد أو عدة مستويات . ويفضل في الأماكن التي فيها كثافة حركة المشاة عالية وعادة في مراكز المدن .

ان تقسيم فضاء واحد يتم بالاجراءات التنظيمية التقنية :



يجب اجراء تنظيم افقي وعمودي للفضاءات لتجنب التناقض عند عبور المشاة ويتم ذلك كل ٢٠٠ ـ ٣٠٠ م للمسافات القصيرة في مستوى واحد ، اما عندما تكون المسافة ٣٠٠ ـ ٦٠٠ م فيفضل اجراء الحلول على مستويات مختلفة وهذا الفصل يعتمد على كثافة العبور والتقاطع بين حركة المشاة وحركة المركبات .

يجب اجراء تنظيمات الزامية عندما تزداد الكثافة الحرجة انها تصل إلى ١٢٠ شخص / ساعة عند التيارات الكثيفة والمركبات في الاتجاهين ٦٠٠ مركبة / ساعة أي يجب أن يكون زمن العبور لا يتجاوز (٢٢) ثانية .

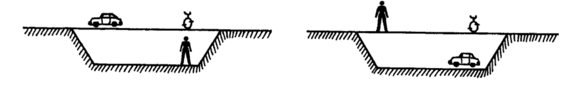
التجزيء العمودي المتعدد المساحات :

ان هذا التقسيم على جانب كبير من الأهمية وذلك من تقسيم الحركة إلى مستويين فأكثر حسب الضرورة ولضمان الأمان والتواصل والاستقامة في الحركة ، عند تقاطع مناطق المشاة مع شوارع من الدرجة الأولى فالزاميا يجب جعلها مستويين فأكثر وعندما تكون شدة حركة المركبات في خط واحد أكثر من ٥٠٠ مركبة في الساعة أو عرض الشارع أكثر من ١٤ م أو شدة حركة السابلة في الاتجاهين أكثر من (٣٠٠٠ شخص / ساعة) .

ان التقسيم المطلوب يحتوي على :

- حركة المركبات على مستوى الأرض ، وحركة السابلة فوق أو تحت مستويات الأرض .
- حركة السابلة على مستوى الأرض وحركة المركبات فوق أو تحت مستوى الأرض .

في المثال الأول عندما تكون حركة السابلة في مستوى تحت الأرض وحركة المركبات على مستوى الأرض هذا يكون عندما تكون شدة حركة المركبات واطئة ، هنا المشاة بعيدين عن التناقضات مع حركة المركبات ولكن يتأثرون بالضوضاء والغازات وأيضا معزولين عن المحيط الطبيعي هذه السلبيات يمكن تخفيفها بتنظيم الفضاء تحت الأرض كإضافة فعاليات (تجارية ، مواقع تاريخية) .



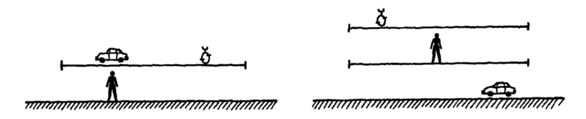
- عندما تكون حركة المركبات على مستوى الأرض وحركة السابلة على مستوى أعلى من مستوى الأرض .

- عندما تكون حركة المركبات تحت مستوى الأرض وحركة السابلة على مستوى الأرض عندما يكون تمرير حركة المركبات جزئيا تحت مستوى الأرض فانه لا يؤثر من الناحية النفسية وفي هذه الحالة يكون تأثير المركبات الضار قليلا على المحيط ولكنه يكلف أموالا أكثر لما يتطلب من تقنيات عالية .

عندما تكون حركة السابلة على مستوى الأرض وحركة المركبات على مستوى أعلى من الارض ويؤثر على المحيط من ناحية التلوث والضوضاء . .



ان الاختيار هنا يعتمد على الحالة الفراغية الفضائية للموقع وكذلك على الامكانية التقنية والاقتصادية اضافة إلى شدة كل نوع من الحركة والاتجاهات الخاصة بكل نوع من الحركة .



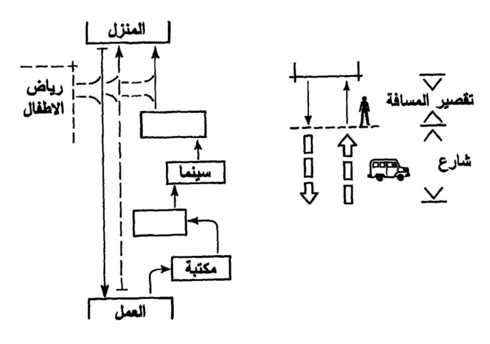
١ - ١٠ متطلبات أنواع حركة المشاة (السابلة) :

ان هذه المتطلبات هي التي تحدد الموقع المناسب للمصادر والأهداف ولذلك فهي تحدد بالمجموعات التالية :

العمل ، المتفرغة ، الضرورة الطبيعية ، الفضائية .

حركة العمل :

من صفاتها انها متوازنة في اتجاهها وثباتها وتتم بين موقع العمل والسكن ان هذه تتطلب صباحا السرعة والاستقامة وأقصر طريق قدر الامكان وكذلك التفرعات القصيرة لحضانات الأطفال والخدمة الأساسية ، أما بعد الظهر فان هذه الحركة متنوعة ، ضرورة الطبيعية وغيرها .

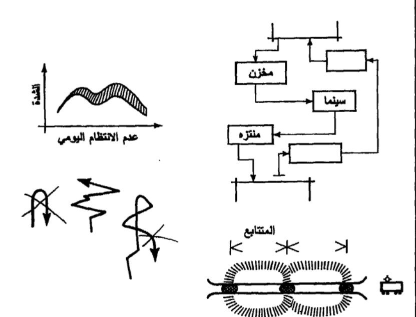


عادة تكون الحركة مركبة مع وسائط النقل وهذا ما يحدث في المستوطنات الكبيرة والضغط يكون على وسائل النقل .

الحركة المتفرغة غير المنتظمة :

انها الحركة التجارية الثقافية هنا أيضا الزيارات غير المحسوبة ان الحركة هنا ليس لها تحديد للاتجاه ولكن يمكن دراستها هنا الملاحظ ازدياد شدة الحركة بعد الظهر . المطلوب التوالي في توزيع المواقع التجارية بموجب خط السير الرئيسي بالنسبة للماشي خط الرجوع غير مرغوب حركة النـقل مطـلوبة في نقطة البـداية والنـهاية بسبب الحاجة وضمن الطول المعقول .

وعادة هذا الطول بين (٦٠٠ ـ ٨٠٠ م) مسافة للمشاة .



الحركة الضرورية الطبيعية :

تجرى بين مواقع الترفيه ، الرياضة ، السياحة ، النصب التذكارية الثقافية ، لها اتجاه غير ثابت وتمثل النشاط الفيزياوي للفرد وتمثل النشاط الترفيهي اليومي حيث انه يؤثر على نفسية الفرد ايجابيا ، ان الطول المناسب للتمشي حوالي (١ ـ ٢ كم) لليومي وأكثر للدوري .

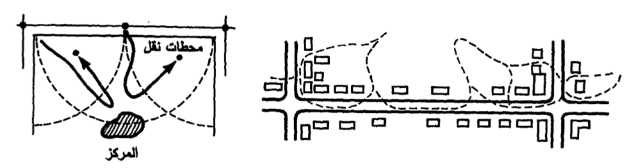
الحركة الفضائية :

عندما يتم تغير لحركة المشاة إلى حركة وسائط النـــقل.النقاط هي محطات النـقل العـــام ، وكذلك تمثل مواقـع الخدمات نـقاط الجـذب ، ان معدل خط الســير للمحطات لمدينة وسطى أو كبيرة بين (٣٥٠ ـ ٥٠٠ م) ... (٥ ـ ٨ دقائق) .

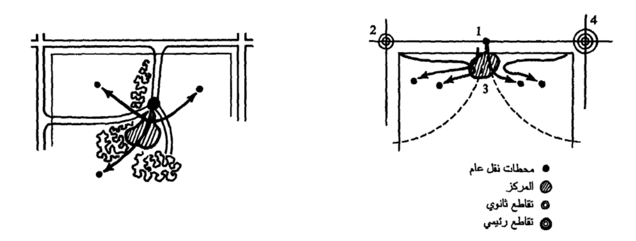
١ - ١١ تطور الأفكار حول التنظيم الفضائي :

في الماضي كانت المستوطنة وشبكة الشوارع هي مخصصة للمشاة كانت المشاكل قليلة هذا التناقض تدريجيا بدأ يتعقد بظهور الدراجة ، والسيارة فيما بعد وخاصة بظهور الأخيرة حصلت قفزة في معدل الأضرار .

من الملاحظ ان الماشي يستمر في المسير في جزء كبير من الشارع مع العلم بوجود شوارع فرعية والسبب وجود الخدمات الرئيسية وكذلك شبكة المواصلات فهي موجودة على الشوارع الرئيسية ولكي تحل هذه المشكلة يجب تجزئة الحركة ولكن لفترة من الوقت لها سلبيات وذلك من موقع الخدمات العامة مثال ذلك وجودها في المركز أو بين شارعين رئيسيين النتيجة عدم توافق مجال محطات النقل مع مجال المركز بعد المركز عن محطات النقل العام مما يسبب مسافات طويلة للمشاة غير مستقيمة ذات رجوع ، الحل الأخير وضع النقل العام على الشوارع الخدمية قرب المركز يقلل من الشدة في الشوارع الرئيسية ولكن يسبب صعوبات اخرى ان المنطقة حيث تنقسم هناك عند الأماكن الهادئة للمركز والتي تكون لاستخدامات أخرى مما يحطم تركيبها الفضائي .

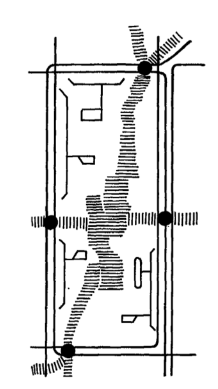


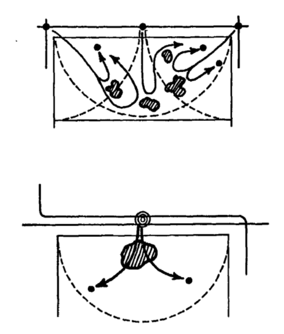
نقل المركز في وسط المسافة على الشوارع الرئيسية يمثل المجال الضعيف لشدة النقل العام بالنتيجة يتم الحصول على تعلقات غير مبرره وكذلك عدم تطابق في المجال .



عند تشكيل حركة اتجاهات غير منتظمة :

لمسير النقل العام يمكن أن يرفع شدة مجال المركز ما هذا الحل مناسب للمناطق المفتوحة لأنه مطلوب هنا شبكة شوارع ذات سعة كبيرة وكذلك امكانية السرعة فيها لتعوض عدم الانتظام . وضع هذه الاتجاهات يمثل مراكز المدن لأنه في بعض الأحيان يناسب المتطلبات الخاصة بالعلاقات بين المشاه وشبكة النقل .

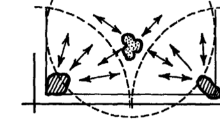


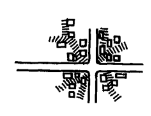


في السنوات العشرين ـ الثلاثين الأخيرة التركيب الثنائي للمناطق حصل تسارع في تطبيقه ، وضع المركز الخدمي قرب التقاطعات كان المثال لهذا المبدأ . هنا يحصل تطابق بين مجال المركز ومجال حركة المشاة حيث يتم تقصير مسافة المشاة وتقسيم الخدمات النشطة عن الخدمة غير النشطة ويولد حركة طبيعية مفيدة ، مناسب جدا أن يربط المركز الخدمي لمجموعة سكنية مع هذا الحي .

فصل حركة المرور الخارجي عن الشوارع الداخلية بهذا يمكن البحث عن نوع الشوارع ودرجة الخدمات .

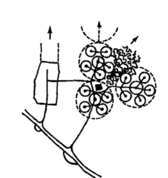
ويمكن وضع مخططات بموجب هذا المبدأ بغض النظر عن حجم المستوطنة .

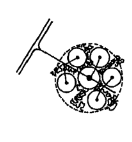




١ ـ ١٢ التنظيم الفضائي لوحدة تخطيطية مبسـطة :

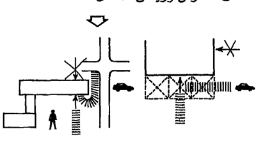
ان الوحـدة التخطيطية ظهرت عندما بدأ التفكير في الوحدة المعمارية الفراغية ـ المبنى (سكني ، عام ، صناعي) أن ترتبط بشكل تكويني مع محيط الموقع وهنا بدأ التفكير في سـلامة حـركة المشاة ، يجب ضمـان انسياب الحركة وانسياب المحيط الهادىء الداخلي الخارج والتي فيها يلتقي مع حركة المركبات لذلك وصل الحركتين واجب بهدف السلامة والأسبقية للمشاة وهذا الفصل يتم على أساسه تحديد المساحات ، ان حـركة المشـاة تتطلب توجيها نحـو الفضـاء النظيف الصحي وكذلك اتجـاهات حركية مباشرة . ان الفصل المتعدد للمساحات يعطي أفضل النتائج بخصوص تجاوز التناقضات انه مفضل في المباني ذات فعاليات مختلفة والتي بعض الفعاليات تحتاج إلى حركة خدمة كثيفة والتي تحوى على مخازن

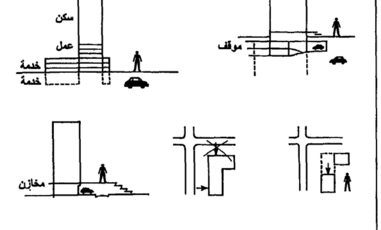




تجارية انتاجية أو مواقف سيارات ضمن المبنى . من المهم موقع حركة مداخل المشاة إلى المبنى يجب أن تكون على جانب من الحركة الشديدة ومن تجمعات المشاة .

يجب أن تكون علاقة مع الجزء الهادىء في الموقع في بعض الأحيان ، المدخل من الجانب الهادىء يمثل أهمية أكثر من المدخل الرئيسي من الشـارع مثل هذا مداخل المدارس ورياض الأطفال .

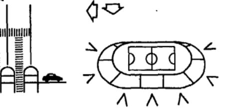


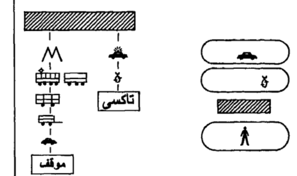


في بعض المباني السيطرة على المداخل تتطلب خلط المداخل للمشاة والمركبات نحو المدخل المشترك لذلك يتطلب تبسيطا في داخل المبنى وذلك من خلال تقصير الاتجاهات

مثال ذلك

مباني المحطات قاعات العرض المباني الرياضية ، والتي يتم فيها الفصل المتعدد المساحات .





في بعض المباني تكون حركة الزوار لها كثيفة ولذلك يتم التدرج في تقريب وسائط النقل لها . مثل :

- السيارات الخاصة (اسعاف ، حريق) الأجرة ، والرسمية .
- المترو ، باصات النقل العام ، السيارات الخاصة ، مواقف السيارات ، الهدف من التدرج هو تقصير مسافة المشاة .

١ ـ ١٣ التنظيم الفضائي لمركز المستوطنة :

مركز المستوطنة المكان الذي تتم فيه العلاقات الاجتماعية بشكل واضح ، الاهتمامات هنا متنوعة وكذلك امكانية انماء تحقيقها وانها الجزء الذي يمثل المستوطنة والذي بموجبه نحكم على المستوطنة ، هناك توجه طبيعي للحركة نحو المركز . هنا متطلبات حركة السابلة والنقل صعبة التحقيق ومن المهم للمركز أن يكون الحل مشتركا لهما ، مشكلة النقل أصعب للحل بعض الأحيان يوحي بحل مشكلة السابلة ولكن الأخيرة من جانبها حساسة للتغيرات . يمكن التعبير عن متطلبات حركة المشاة والنقل في المركز بالشكل التالي :

- توصيل السكان إلى المركز بشكل ملائم ومريح .
- تهيئة ظروف أمان ملائمة وكذلك غير مؤذية نسبيا لخدمات النقل .
- تهيئة ظروف ملائمة لحركة مشاة هادئة داخل المركز .
- تهيئة محيط بمقياس ملائم للانسان وإمكانية الاستقبال هنا ، يجب أن تتذكر ان المراكز الجديدة ليست أحسن من المراكز التاريخية .

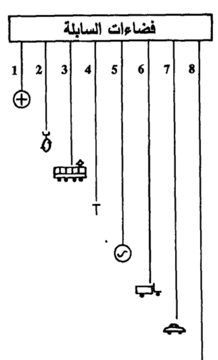
تنوع المتطلبات تسبب تعقيد المشكلة وتجعلها محلولة فقط عندما تكون ضرورة الفصل الفضائي بين حركة السابلة والمركبات . تخفيف المسألة يمكن الوصول اليه بتقليل شدة حركة النقل بهذا الخصوص يمكن تحقيق تأثير ايجابي باستخدام وسائط النقل العام تطوره

وذلك بمحدودية وصوله إلى المركز من النقل الخاص . ان هذه المتطلبات الحركية يمكن تحقيقها بواسطة التنظيم الفضائي ، ان تحقيق حركة المشاة في المركز بعد المحافظة على الشروط التالية :

- تأسيس اتجاهات حركية للمشاة والمركبات مباشرة إلى المركز ، الميل يعتمد على حجم المدينة ، في المدينة الصغيرة القوى وبعض المدن المتوسطة ، تكون شبكة حركة المشاة أغناها حيث انها تكون في حدود الالمام للمستوطنة . وعندما تكبر المدينة فان هذه الشبكة تضعف بسبب الأسبقية لحركة النقل وتتجه حركة المشـاه نحو محطات النقل العام .

- تنظيم حركة النقل داخل المركز وفي الأطراف بتدرج نوع الشوارع ، شوارع الخدمات والدرجة الأولى تكون في الأطراف وتحت الأرض بمسافات قصيرة من الأهداف العامة .

أما النقل غير المخصص للمركز يجب اخراجه إلى الأطراف ، يجب جعل الدخول إلى المركز بالتدرج بواسطة شبكة ثانوية باتجاه الجزء الهادىء بالاضافة إلى ذلك تحديد نوع خدمة النقل .



١ . نقل خاص .
٢ . دراجات .
٣ . نقل عام للركاب .
٤ . سيارات اجرة للركاب .
٥ . نقل رسمي للركاب .
٦ . نقل بضائع صغير .
٧ . نقل سيارات خاص منفرد .
٨ . حمل .

- شبكة فضاءات السابلة في المركز تتطلب عزلها بشكل تام عن حركة المركبات من مستواها على الاقل وقت عملها .

في الخارج بسبب ظهور التناقضات بشكل مبكر بهذه المشاكل عملوا من حوالي ٥٠ سنة في البداية كان شارع المشاة بعد ذلك تم التوصل فيما بعد إلى منطقة المشاة من المدن الأولى ذات الحل الناجح بهذا المضمار ـ امستردام ، برمن ، ميونيخ ، اولدنبرغ ، سينا ، يمكن الحصول على فكرة عن المساحات من الجدول التالي :

المــدن	المساحة هكتار		أطول فضاء مشاة	الطول الكلي لشبكة المشاة	
	المركز	منطقة المشاة	الطول / م	العرض / م	كم
أمستردام	٨٠	١٦	١٤٠٠	٧ - ١٠	٤,٢
برمن	٦٨	١٤	٨٠٠	١٧ - ٢١	٣,٢
ميونيخ	١٤٠	٢٠	٩٠٠	٢٠ - ٤٩	٢,٦
اولد نبرغ	٢٥	١٥	٨٠٠	٧ - ٢٨	٣,١
ســينا	١٦٥	١٨	٨٠٠	٧ - ١٠	٤,٢

وهنا في العراق يمكن القول انه لحد الآن لم تعمل دراسة بهذا الخصوص سوى ما هو موجود من الماضي من المناطق التجارية والأسواق التي هي استمرار للماضي لازالت تعمل بسبب طبيعة هذه الفعالية والسلوك الاجتماعي العام ، لذلك أن الأوان لدراسة هذه الظاهرة الايجابية وإعادة تصميم وتخطيط المناطق والفضاءات الخاصة بها .



٢ الفصـــل الثانـــي :

في المدن العراقية القديمة تتواجد مناطق قديمة تمثل النواة التي توسعت المدينة حولها وخصوصا المدن المعروفة ، مثل بغداد ، البصرة ، الموصل ، اربيل ، كربلاء النجف ، وغيرها . وهذه النواة كانت ولازالت في أساسها مصممة على حركة السابلة فعاليا وفضائيا. هذه المناطق القديمة تحتوي على فعاليات عامة خدمية وكذلك على فعالية السكن ، هاتان الفعاليتان تشكلان الأساس في تركيب هذا الجزء من المدينة ، من الخصائص البنائية أيضا أن البناء هنا كثيف ومتراص لأسباب مناخية وإقتصادية وإجتماعية وان ارتفاع أغلب المباني من طابق أو طابقين وفي حالات قليلة ثلاثة طوابق ، كما ان هذه المناطق اكتسبت حدودها النهائية وغير قابلة للتوسع . ان الشرايين الخدمية فيها تمثل غالبا شوارع سابلة يتراوح عرضها بين (٢ متر) إلى ثلاثة أمتار في أوسع تقاطعها وتتواجد ميادين صغيرة بين الحين والآخر

لذلك يمكن القول ان هذه الفضاءات تقسم إلى نوعين الأول في المناطق التجارية الأسواق التقليدية والمحلات التجارية والنوع الثاني في الاحياء السكنية النوع يمثل الحركة الشديدة في ساعات النهار والتي تكون على أشدها في منتصف النهار وليلا تكاد تنعدم لعدم وجود فعاليات اخرى يمكن أن تعمل ليلا ، في أغلب الأجزاء التي تمثل الأسواق تكون عادة مغطاة (مسقفة) لأسباب مناخية ولخلق جو خاص بالسوق والحركة التجارية وفي بعض المناطق الأخرى تكون مفتوحة وعلى جانبي الشارع تتواجد المحلات التجارية . اما الحركة في الاحياء السكنية فتكون شوارع الخدمية مفتوحة (غير مسقفة أو نصف مسقفة) وتستخدم في كل ساعات اليوم وعادة تكون أضيق من تلك التي في المناطق التجارية . وشكل المخطط لكلا النوعين حر غير منتظم أقرب للنسيج العضوي . هنا تختلف عن ما هو في المناطق التجارية حيث انها تمثل أيضا اسلوبـاً لمعالجة المناخ من حيث الضوء والظل وكذلك اتجاه الهواء . عند تطور المدن وحركة النقل والتوسعات الحديثة في تركيب المدينة لم يطرأ تغير على هذه المناطق من ناحية اسلوب النقل لأن سعة شوارع المشاة لا تستوعب حركة المركبات في أغلب مناطقها ممن حافظ على اسلوب المعيشة والخدمات كما في السابق . ومن جانب آخر حافظت هذه المناطق على روحيتها ومحيطها دون أن تتأثر كليا بالتغيرات الحضارية سوى في بعض الجوانب التي ادخلت دون أن تؤثر على تركيبها الفضائي والوظيفي (شبكة المياه ، الكهرباء ، المجاري) .

نجد هنا ان المناطق التجارية مرتبطة عضويا مع المناطق السكنية حيث الاعتماد الأساسي على حركة السابلة ولكي يؤمن أقصر الطرق في الحركة اضافة إلى أن نوع الفعالية الممارسة هنا تجارية وحرفية تتطلب أن تكون حركة الفرد أبطأ ومباشرة مع الفعالية لذلك كان تركيب شبكة المشاة وفضائها مبنيا على هذا المبدأ اضافة إلى مراعاة زوايا النظر وعرض البضاعة . لقد كان في اثينا القديمة وجود ميادين التسوق (AGORA) ولكنها كانت مبنية باسلوب مختلف معماريا صحيح انه هناك المحلات التجارية والحرفية ولكنها كانت مختلطة

مع المباني العامة ذات الطابع السياسي والثقافي اضافة إلى أن المقياس هنا يعتمد على مبدأ آخر ألا وهو اظهار فخامة المباني والتي بدورها تعكس قوة النظام الاجتماعي السياسي ، وهناك أيضا فصل اجتماعي في تواجد الفعاليات وعلاقة هذه المنطقة بشبكة الشوارع الرئيسية في المدينة حيث انها كانت تمر من خلال الميدان أو توصل اليه .

في روما القديمة تطور الميدان التجاري وأصبح مجمعا يحوى الأسواق والمباني العامة والروحية (FORUM) اضافة إلى اغناء استخدام العناصر المعمارية القوى ، الطوق ، الأعمدة ، بأنواعها والفضاءات المختلفة التي كانت بمجموعها تمثل صالة مفتوحة تستخدم للإحتفالات والمناسبات العامة .

هنا أيضا المبدأ يختلف من حيث المقياس وزوايا النظر وعلاقته مع الفرد ان القياسات الضخمة لمنشآت (FORUM) توضح الامكانيات المادية والتقنية وقوة السلطة في الدولة الرومانية فكان من خلال دخول الفرد إلى هذا الميدان يشعر بعظمة وفخامة المجتمع وضآلة الفرد ذاته ، كانت هذه الميادين تتواجد على الشوارع الرئيسية (KADRO, DEKOMANOSS) أو على تقاطعاتها .

الخلاصة يمكن القول انه في اليونان القديمة وروما القديمة كانت هذه الفضاءات المفتوحة والمغلقة العامة اسلوبا لعكس وإبراز قوة السلطة والدولة من خلال سير الفعاليات العامة والمقياس والأسلوب المعماري .

أما في الشرق فقد تغير الحال في القرون الأخيرة حيث النظرة إلى الفرد تغيرت وأصبح الفرد يمارس حقه من خلال التطورات الاجتماعية ، لذلك نجد العلاقة في حركة السابلة مبنية على أساس الفرد وعلاقته مع الفعاليات التي يمارسها وأن المبدأ يعكس الغاية التي هي خدمة الفرد لذلك نجد أن المقياس هنا يختلف وان التعامل المباشر هو أساسي .

من المدن العراقية التي سنورد بعض الملاحظات عنها في هذا المجال هي بغداد ، الموصل اربيل ، كربلاء ، النجف الكفل .

يتضح من خلال تركيب مدينة بغداد القديمة انها نواة المدينة التجارية والاجتماعية حيث لازال ، كثير من الفعاليات المهمة متواجد في هذه المنطقة اضافة إلى فعالية السكن الكبيرة . ولقد توسعت المدينة حول المدينة القديمة ويمكن ملاحظة التناقض بين المدينة القديمة والاحياء الجديدة في التركيب والتخطيط وهذا يوضح الاسلوب المتناقض بين المتواجد والمستورد في مجال التصميم والتخطيط يمكن اعتبار منطقة شارع النهر من أقدم المناطق التجارية للسابلة ولازالت إلى اليوم تعمل بنشاط فيها تتواجد حركة التجارة الخفيفة (النسيج ، الملابس ، أحذية ، الذهب) اضافة إلى بعض الفعاليات الادارية المختلفة مع التجارة شارع ينتهي بسوق المستنصرية في الجهة الشمالية وسوق السراى الذي يمثل أقدم منطقة مكتبية في بغداد بما لقربه من المدرسة المستنصرية والتي كانت تمثل جامعة في عصرها . شارع النهر يمثل فضاء متعددا في علاقته من جانب مع حركة الشوارع الرئيسية في المدينة (شارع الرشيد) والجانب الآخر مع النهر (دجلة) الا ان هذه العلاقة ليست واضحة أو تامة في أغلب الأحوال اضافة إلى وجود نقص في الخدمات المكملة لهذه المنطقة (النقل ، الراحة ، العامة) وانعدام المناطق الخضراء التي تؤدي إلى تغير الجو الداخلي صيفا وفتح جبهة ترفيه على النهر . التنظيم البنائي لازال كما هو في الماضي ويحتاج إلى اعادة تنظيم وادخال بدائل حضارية . عملية سير الفعاليات لازالت مشوهة حيث الخلط فيما بينها وكذلك الخلط بين حركة المشاة وحركة النقل والمركبات مما يسبب تناقضات تربك سير حركة السابلة والفعاليات ، هناك ارباك في عملية نقل البضائع والخدمات (ازبال ، حريق ، أسواق) الا ان هذه المنطقة تؤمن من جانب آخر الغاية الأساسيةوالعلاقة المباشرة بين الفرد والفعاليات . هناك فضاءات سابلة في مناطق قديمة أخرى مثل الكاظمية ، الكرادة ، والأعظمية ، وهذه تمثل الاختلاط بين الحركة التجارية والدينية أي بين فعاليتين احداهما لتلبية الحاجة الروحية والثانية لتلبية الحاجة المادية للفرد وأساسا نشأت هذه المناطق لتلبية الحاجة الروحية وفيما بعد تواجدت حولها الأسواق والاحياء السكنية والمرافق العامة . من الملاحظ ان التطور الذي حصل في المناطق وشبكة المواصلات أدت في بعض المناطق إلى تفضيل حركة المركبات على حركة السابلة مما سبب في تحطيم تركيب فضاء السابلة وخلق تناقضات فيما بينها مما أثر سلبيا على سير حياة الفرد وحركته .

هنا نجد أيضا ارتباط فضاءات وشوارع السابلة في الاحياء السكنية عضويا مع تلك المناطق التجارية والدينية . في الكاظمية يمكن ملاحظة مبدأ ايجابي وهو ان كل فضاءات السابلة تشير إلى المرقد الكاظمي وانه مركز التكوين الفضائي . أما مدينة الموصل فانها مدينة عريقة قديمة وأيضا تتميز بنسيجها التاريخي القديم لتركيب المدينة الأصيلة والذي يتضح حول التوسع الجديد في القرن العشرين ، هنا يمكن الاشارة إلى فضاءين رئيسيين للمنطقة التجارية وهما شارع النجفي وسوق العطارين وما جاوره من أسواق وقيصريات وهذه مخططة على نفس مبدأ الأسواق في بغداد القديمة وتتمتع بنفس النسيج العضوي لشبكة السابلة الا انها تفتقر لكثير من الظروف الملائمة الصحية والخدمية نظرا للاهمال الكبير الذي تعانيه ، كذلك نجد الآن بعض الاخطاء المعمارية وذلك من خلال زج مباني حديثه التركيب لا تحمل أية علاقة مع المحيط مما حطم النسيج الفضائي والتركيبي لبعض المناطق.لازالت علاقة أنواع الحركة هنا في تناقض وخلط مما يسبب ارباكا في سير الفعاليات التجارية بالدرجة الأولى الا ان احدى ايجابيات التخطيط التقليدي للمدينة القديمة أخذ بعين الاعتبار المؤشر الفضائي الرئيسي منارة الجامع الكبير (النوري) الذي يعتبر الموجه لجميع فضاءات السابلة ، وهناك أيضا موجهات أخرى ثانوية مثل جامع النبي شيت ، برج الساعة وغيره لذلك يعتبر هذا من المواصفات التخطيطية الايجابية في مدن الشرق وخاصة مدينة الموصل في الاحياء السكنية القديمة نلاحظ وجود الفضاءات للسابلة ذات التخطيط العضوي المرتبط مع شبكة فضاءات السابلة في المنطقة التجارية ارتباط واضح . الا انه مع الأسف يلاحظ من مخطط المدينة العام اختلاف واضح وتنافر شديد بين المدينة القديمة والتوسعات الجديدة اضافة إلى الاعباء التخطيطية والتركيبية التي اضيفت إلى المدينة التقليدية وازدياد حركة المركبات ودخولها إلى كل نقاط المدينة القديمة أدى إلى ارباك الفضاء الهادىء للسابلة وازدياد التناقض بين حركة السابلة وحركة المركبات مما طور المشاكل التي بدأت تظهر بشكل

واضح مما يعرقل انسياب الفعاليات بشكل صحيح . أما في مدينتي النجف وكربلاء فانها مدن مراكز دينية ولقد نشأت المدينتان حول أضرحة الإمام على في النجف وضريحي الامامين الحسين والعباس في كربلاء وذلك واضح من خلال المخطط العام للمدينتين . لقد نشأت مدينة النجف على هضبة النجف التي تشرف على المنخفض المجاور لها وهي تمثل نسيجا تخطيطيا بمثابة المدن القديمة في بغداد وغيرها من المدن العراقية . ومن الملاحظ ان هذه المدينة مكونة من مركز التكوين الضريح وحوله الاحياء السكنية وبجواره المنطقة التجارية والسوق ، وهي أصلا مخططه على أساس حركة المشاة حيث نرى أن شوارع السابلة في الاحياء السكنية ضيقة جدا لأسباب اجتماعية ومناخية وفضاءات سابلة أوسع في المنطقة التجارية وهذه بدورها تؤدي إلى صحن الضريح الواسع مما يدلك على وعي تخطيطي صحيح . وان الضريح يمثل الموجه الفضائي الرئيسي للمدينة القديمة والحديثة التي توسعت في العقود الأخيرة ، الا انه للأسف نجد أن الاحياء الجديدة متناقضة تخطيطيا مع المدينة القديمة . وكان من المفروض التقيد بالمبادىء الايجابية التخطيطية للمدينة القديمة صحيح انها في بعض المناطق لا تفي بالشروط الحيوية الأساسية ولكن يمكن اجراء بعض التعديلات لذلك لقد كان لدخول المركبات إلى داخل المدينة دور سلبي أكثر من دورها الايجابي وذلك لأنها قطعت تركيب شبكة فضاءات السابلة بشكل ميكانيكي وأربك حركتهم ، وذلك لكون مدينة النجف تحتوي على أكبر مقبرة في العراق ومراسيم دفن الموتى تتطلب حركة بين الضريح والمقبرة والمغتسل مما شجع دخول المركبات التي ضاعفت التناقضات . أما في مدينة كربلاء فانها لا تختلف في تركيبها عن مدينة النجف سوى انها تحتوى على نقطتين في تركيبها الفضائي والتخطيطي وهما ضريحا الحسين والعباس وهنا أيضا يمكن ملاحظة التناقض بين المدينة القديمة والمدينة الجديدة من حيث الشكل والتخطيط الا ان الموجهات الفضائية باقية ، كما يمكن ملاحظة خطوة ايجابية تخطيطية وهي خلف فضاء للسابلة ضخم بين الضريحين مما يهيء فرصة هادئة لحركة السابلة الا ان هذا الفضاء يحتاج إلى كثير من الاضافات المعمارية والفعالة لغرض اتمام فعاليته بشكل صحيح ، هناك مدينة صغيرة في العراق عريقة هي الكفل نسبة إلى نبي الله ذو الكفل (حزيقيال) وهي تقع على بعد (٢٥) كم جنوب غرب مدينة الحلة وهذه المدينة تحتوى على سوق فريد من نوعه في تصميمه وفعاليته ويمثل فضاءا مثاليا للسابلة في الحركة التجارية ، يقع هذا السوق والمكون على شكل صليب مائل قليلا على جانب من حركة المركبات الرئيسية في مركز المدينة أو هو يمثل مركزها بشكل أصبح تقع حوله الاحياء السكنية وبجواره ضريح النبي الكفل ومسجده والمشهور بمنارته والقبة المخروطية . هذا السوق عرضه بحدود الستة أمتار إلى سبعة أمتار على جانبيه تقع المحلات التجارية وهو مغطى بقباب متتالية مفتوحة بفتحات صغيرة للانارة ، مادة البناء الرئيسي الطابوق ، فيه اسلوب لتصريف المياه يعمل بشكل جيد انه يمثل فضاءا خاصا لحركة السابلة منعزل عن حركة المركبات . اضافة إلى ذلك فانه يمثل محيطا متجانسا مع حركة السابلة التجارية متناسقا مع التكوين المعماري . الخلاصة من تحليل واقع بعض المدن العراقية ذات فضاءات السابلة المختلفة الحجم والفعالية لمدن مختلفة السعة السكانية والمساحة .

١ . يمكن القول ان المدن القديمة في داخلها توجد فضاءات سابلة ذات شبكة ارتباط مع المدينة ككل عضوية النسيج تعتمد على الموجهات الفضائية الرئيسية والثانوية .
٢ . انعدام مثل هذه الشوارع والفضاءات في المدن الحديثة أو توسعات المدن التقليدية .
٣ . التناقض في تخطيط المدينة القديمة والمدينة الحديثة وكذلك في التركيب الفضائي .
٤ . انعدام الظروف الملائمة من ناحية الخدمات والفعاليات في كلا الجزئين القديم والحديث.
٥ . التناقض في حركة السابلة وحركة المركبات وأنواع الحركة الأخرى .
٦ . اهمال التركيب المعماري المحيط بفضاءات السابلة القديمة التقليدية ورداءته في التنفيذ الحديث .
٧ . التجاوزات الحاصلة في التركيب الفضائي للأبنية المحيط بالفضاء وعدم الانسجام في القديم والحديث .
٨ . انعدام العلاقة بين الفضاء الخاص بالسابلة والمعطيات الطبيعية النهر أو النظام والبقع الخضراء .

ان خلاصة وضع فضاءات المشاة في المدن العراقية يمكن القول هناك قاعدة جيدة لمستقبل هذا النوع من الفضاءات وخصوصا انها من صلب تركيب المدينة تاريخيا وحاليا ، اضافة إلى انها تمثل فعالية أساسية فيها اضافة إلى أن طبيعة سير الفعاليات في المدن العراقية تعتمد على حركة السابلة وان حركة المركبات حركة دخيلة بموجب تطور المجتمع والتكنولوجيا والضرورة في تسيير تقدم الفعاليات . لذلك نرى أن تركيب مراكز المدن بشكل رئيسي وكذلك الاحياء الرئيسية كان ولا يزال مبدؤها التركيبي حركة وفضاءات السابلة مما يشجع التفكير والحماس لبعث الروح من جديد في هذا النوع من الفضاءات ، هناك أيضا الجانب النفسي ان الفرد عند حركته بمعزل عن حركة المركبات في انجاز فعالياته التجارية والعامة يضفي عليه هدوء نفسي وراحة فكرية وهذا أمر غير قابل للشك . بقي ان نذكر هناك بعض الجوانب السلبية في الفضاءات الموجودة بسبب عدم معاصرتها في بعض الجوانب الخدمية والفضائية لذا يجب دراستها بشكل منفرد لكل حالة واعادة تصميمها وفق الحالة الخاصة لكل منطقة ، ضمن الضوابط العامة التي سبق ذكرها كان فصل حركة المشاة عن حركة المركبات تقوية وتحديد نقاط الجذب بشكل أوضح اتجاه حركة السير والخدمات الصحية والبيئية واسلوب توفيرها ، اعادة النظر في التركيب الفضائي وتحديد الموجهات الفضائية العامة ضمن الروحية المعمارية السائدة ربط هذه المناطق مع خطوط المواصلات العامة .

يمكن أن نذكر هنا على من تقع مسؤولية اعادة تصميم هذه الفضاءات ؟ مما لا شك فيه بالدرجة الأولى على بلديات المدن وذلك لأنها الجهة الادارية المسؤولة وانها الجهة التي تضع الضوابط والحفاظ عليها ، ولكن التخطيط المعاصر لا يترك المسؤولية على هذه الجهة وحدها بل الحال أصبح لابد من مشاركة الكثير من الاختصاصيين وذوى الخبرة لذا يجب انشاء معاهد متخصصة لمعالجة ودراسة هذا النوع من المشاكل ضمن معاهد دراسة التصاميم الأساسية للمدن ومن واجبات هذه المعاهد أن تكون كهيئات استشارية لدراسة ووضع الحلول للمشاكل السائدة في هذا المضمار حيث يتم جمع المعلومات بصورة مستمرة وتحليلها لتكون مهيأة للدراسة التفصيلية وان تضع الخطوط العريضة للتوجه المستقبلي مع الأخذ بعين الاعتبار العوامل المؤثرة المتعددة كنوع الملكية على الأرض ، السياسة التخطيطية للدولة ، موقع المدينة وأهميتها وغيرها .

٣ . الفصـــل الثالـــث :

لغرض ايجاد الخطوط العريضة للنهوض وتطوير فضاءات السابلة تم الاطلاع ودراسة التجربة الأجنبية في هذا المضمار والاستفادة من الايجابيات وتطويعها للظروف المحلية وهي في المدن البريطانية ، والمانيا ، وايطاليا ، بلغاريا ، المانيا الديمقراطية . من خلال المخططات المرفقة سنتوصل إلى العلاقة أيضا بين فضاءات السابلة والاحياء السكنية . ان الاحياء السكنية تحتل جزءا مهما وكبيرا من مساحة المستوطنة ، وهنا مشاكل فضاءات السابلة تظهر بشكل واضح ومركب هنا سنذكر فقط ما يتعلق بالمخططات المرفقة من الصور للمدن المذكورة أعلاه وبعض المخططات التي يمكن من خلالها الحصول على فكرة معينة وانطباعات لبعض الحلول والغرض هنا لفهم التركيب المتنوع لشبكة حركة السابلة والذي نجده لحد الآن في مدننا . نعتقد أن السيطرة في هذا البحث على جميع الفعاليات (سكنية ، صناعية ، عامة ، وغيرها) من الصعوبة ولذلك سيترك المجال للباحثين مستقبلا في هذا المضمار لانماء البحث من خلال التطورات المستقبلية للمتطلبات والظروف المحيطة .

ان الخلاصة مما تقدم يمكن صياغتهابالشكل التالي : ان الدراسة الكاملة يجب أن توضح بعض السلبيات في التنظيم الفضائي لحركة السابلة في المساحات المبنية ، المساحات الجديدة عندنا من المفضل بيان المتطلبات المناسبة للفترة الحالية لهذا النوع من الحركة والتي يجب أن تحقق من الامكانيات في تخصيص الفضاء .

في المساحات المبنية لا توجد سيطرة على فضاء ، حركة المركبات دائما سيئة تستمر في السيطرة على فضاء الشوارع والتي هي محفوظة في القرى وفي المدن الصغيرة والمتوسطة يمكن القول انها تحصل على الوسائل التنظيمية ـ التقنية . هناك اتجاهات جزئية في الفضاءات المحدودة في مراكز لبعض المدن والتي هي قليلة ، ان الحالة العامة غير مرضية مع بعض الشواذ في خلط حركة السابلة مع المركبات غالبا في المدن شوارع الدرجة الثانية مزدحمة وفيها امكانية لفصل الحركتين ، ولكن هذا لا يحدث لأسباب عدة والسبب الرئيسي يكمن في عدم الاستعداد لاستيعاب مثل ذلك .

عند تصميم وتنفيذ بناء في مساحات جديدة عادة الموجه حركة المركبات وهذا في أغلب الحالات ، تعمل عادة مخططات عامة للنقل والمواصلات وفيها يذكر فقط حركة السابلة ، ولا تدرس بشكل جيد ، في بعض المدن مثل بغداد والموصل والكفل فضاء حركة المشاة يدعو للتفاؤل ، هناك فصل بين حركة السابلة ولكن عموما لا يوجد نجاح اذا لم نتبع اسلوب فصل رصيف المشاة بشريط عن الشارع . يجب تصميم المناطق بين خطوط حركة المركبات السريع للحصول على منطقة هادئة بعيدة عن حركة المرور وهنا أيضا تتجزأ أنواع حركة المركبات ولكن هذا أيضا لم يحدث لحد الآن .

هنا يجب أن تذكر شوارع حركة السابلة ذات المقياس التقليدي والتي تأخذ مسير شبكة الشوارع الرئيسية التي بدأت تختفي بتأثير فضاء حركة المركبات وفي الحلول الجديدة لا تلاحظ ان متطلبات التنظيم الفضائي لحركة السابلة ويمكن توضيحها كما يلي :

- تأمين الايجابيات الواقعية لحركة السابلة كما في المساحات المبينة كذلك في تصميم المناطق الجديدة يجب ضم حجم يمثل ثلث حجم المخططات الكلية للنقل وذلك لفضاء حركة السابلة .
- تحديد في فضاء مصادر الأهداف بعلاقة ضيقة مع المحيط واطفاء حركة المشاة وذلك بهدف تدرج الاتجاه للتيارات وذلك من خلال تضخيم الأهداف باقبال شديد من المفضل عند تحديد الأهداف يجب الأخذ بعين الاعتبار المصالح لنوعي السكان النشطين وغير النشطين .

تضخيم الأهداف للسكان النشطين يمكن أن يحدث في التركيز حول النقاط الواضحة للحركة والتتابع في وضعها والتطابق في خطوط الحركة للمشاة ولشدتها .

يفضل توجيه الأهداف للسكان غير النشطين نحو المساحات خارج المنطقة أو في حدود حركة المشاة والمامهم بالأهداف .
التفاؤل بالمساحة حسب نوع الحركة وبالعلاقة المباشرة والعكسية مع الهدف يجب انشاء مسافات قصيرة إلى الأهداف الكثيفة للسكان النشطين ، دراسة امكانية زيادة كثافة التلوث حول الأهداف .

- التفاؤل في اتجاه وتدرج نوع الفضاءات بموجب شدة ونوع حركة السابلة .
- يجب من المتطلبات السابقة أن يتم فصل السابلة عن حركة المركبات ضمان الحركة بأقل تناقضات .
- ضمان مقياس الفضاء يناسب امكانيات الفرد لاستيعاب واستقبال الفضاء وتحقيق التأثير النفسي للمحيط .

والجدير بالذكر أنه لم يتم دراسة كل المشاكل للتنظيم الفضائي لحركة المشاة بل حاولنا دراسة أهمها وذلك لأنه لحد الآن لم يتم دراستها هنا ، ولذلك يجب أن نكون حذرين لحين تجربتها وفي الواقع يجب اعتبارها على أنها مبدئية موجهة .

من الضروري الاستمرار في البحث في هذا المجال وأن يتم من مجموعة مختلفة من الباحثين لغرض الوصول إلى الهدف المنشود بصورة صحيحة .

البحث الرابع

النمو العمراني الحضري في مدينة بغداد

فؤاد راضي محسن   صالح كدر أحمد

أولا : عملية التحضر في المدينة العربية وبنيتها :

تتصف عملية التحضر في الوطن العربي بقدمها وتعقيدها النابع من تفاعل متغيراتها وتلعب الهجرة دورها الكبير في عمليتي التحضر ونمو المدينة العربية وخاصة الكبيرة منها حيث توجد هوة زمنية بين عملية التحضر الجارية وعملية التصنيع التي جاءت متأخرة في الوطن العربي مقارنة مع الأقطار الصناعية .

وضمن عملية التحضر العربية توجد فروق بالتفاصيل (السرعة ، الحجم ، النمط ، الانتاج) بين قطر وآخر ومن اقليم لآخر داخل القطر الواحد مما له علاقة بالمرحلة الحضارية بتفاصيلها والتي وصل اليها أو التي يمر بها مجتمع ذلك القطر . وعموماً يمكن القول بتقدم الظاهرة الحضرية وسرعة استمرار التحضر وبروز ظاهرة المدينة الرئيسية وتغير المراتب الحجمية في المدن واستقطاب المدن العواصم لأعلى النسب من صافي الهجرة ، ويمكننا القول بأن عملية النمو هي عملية ديناميكية متفاعلة وليست مجرد عملية تراكم معماري تخطيطي ويمكن تلخيص عوامل النمو عموماً بما يلي :

١ - زيادة السكان (الطبيعية والميكانيكية نتيجة الهجرة) .
٢ - عملية التصنيع .
٣ - تطور طرق المواصلات .
٤ - السيطرة على العوارض الطبيعية .
٥ - التدخل الحكومي .
٦ - عوامل اقتصادية واجتماعية .

وتمتاز المدينة العربية عن بقية مدن العالم ببنيتها الخاصة بها ومن أجل فهم هذه البنية فهماً يخدم تطورها لابد من تغطية عناصر أساسية تتمثل بما يلي :

١ . السـكان :

في حالة السكان ينبغي أن تكون الدراسة شاملة ودقيقة وحديثة مغطية للجوانب الديموغرافية كالتركيب العمري والجنسي ومعدلات الولادة والوفيات ودرجة الخصوبة والحجم الأسري وتعتبر زيادة السكان من أكثر العوامل الأساسية التي تخلق عملية نمو وتحضر المدينة وتشمل هذه الزيادة زيادة طبيعية وزيادة ميكانيكية ناتجة عن عملية الهجرة .

٢ . استعمالات الأرض وحركة السكان :

وتتمثل بتوزيع السكان وحركتهم والتي تشمل السكن وأماكن العمل وشبكات النقل والخدمات المجتمعية والتحتية .

بالنسبة للسكن والذي يعتبر من أوسع استعمالات الأرض انتشاراً فيمكن دراسته من عدة جوانب كالكثافات السكانية وتوزيعها المكاني وكذلك حجم الاسرة (Dwelling Unit) ودراستها من زاوية كفاءتها الوظيفية والمعمارية .

أما بالنسبة للخدمات الاجتماعية والتحتية والتي تتمثل بالخدمات التعليمية والصحية والادارية والاجتماعية والدينية والترفيهية فلها الأثر الكبير على تشكيل المدينة العربية وكفاءتها وصيغ نموها والتي تعتمد على درجة تطور هذه الخدمات ، أما الخدمات التحتية فتلعب دورها البارز في زيادة كفاءة المدينة ككائن حي يخدم سكان المدينة والتي أصبح تطورها مقياساً لتطور المدينة وتشتمل هذه الخدمات على المياه وتجهيزها ونظام المجاري ورفع القمامة وتوفير الطاقة ونظام الاتصالات .

٣ . التركيب الوظيفي للمدينة العربية :

يعتبر التركيب الوظيفي للمدينة العربية ذا أهمية بالغة التأثير على واقعها ونموها وبالتالي على تصميمها الأساسي ومن الضروري معالجة عدد ونسبة السكان للمدينة من مجموع سكان القطر وعدد ونسبة القوى العاملة في القطاعين العام والخاص ولمختلف الأنشطة والعلاقات الاقليمية للمدينة .

ولا ينبغي تجاهل البعد والعلاقة المتبادلة مع الأقاليم لمختلف استعمالات الأرض وفي دراسة البنية الوظيفية للمدينة العربية لابد من استيعاب حقيقة بالغة الأهمية وهي عدم تنافس الأجزاء التقليدية في المدينة العربية وظيفياً مع الأجزاء الحديثة اذ يتكامل الجانبان خدمة لسكان المدينة واقليمها مما ينبغي على التصميم الأساسي استيعابه وعدم التقليل من أهميته على المجالين الوظيفي والمعماري .

٤ . حماية النسيج الموروث :

على الرغم من صغر نسبة المساحة التي تحتلها الأجزاء التقليدية في المدينة العربية فان لها أهمية حضارية بالغة مقاسة بعناصر الأصالة الوظيفية والمعمارية والتخطيطية مما يستوجب على التصميم الأساسي استيعابه خاصة وان هذه الأجزاء مهددة جداً باخطار متعددة من جملتها الاجراءات التخطيطية المعتمدة في بعض المعالجات للنمو الحضاري للمدينة ، ان الحفاظ على الموارد من أرض وماء ومعادن ونبات وحيوان لتنعم بها الأجيال القادمة والحفاظ على التراث الحضاري حسب المفاهيم التاريخية والدينية والاسلوب الجمالي للحياة سوف يسهم في استمرار هويته القومية المتينة ، وتجدر الاشارة هنا إلى أن فكرة النسيج المعماري والحضاري الموروث هو الحفاظ عليه وإبقاءه كقيمة تاريخية توثيقية يشمل انجازات أجدادنا العظام في خلق بيئة عمرانية ذات مميزات خاصة ومتميزة ، وكذلك الحفاظ على التواصل الحضاري بين الحاضر والمستقبل .

ثانياً : عملية النمو الحضري لمدينة بغداد وتطورها التاريخي :

سنحاول ضمن هذا الجانب من البحث أن نغطي عملية التطور لنمو مدينة بغداد من خلال القاء نظرة سريعة وشاملة منذ نشوء مدينة بغداد وأهم الفترات التي مرت بها والتي ساهمت في تعجيل هذا النمو ، ويمكننا أن نميز مرحلتين متميزتين وكالآتي :

المرحلة الأولى : (مرحلة ما قبل الخمسينات) :

تتميز هذه المرحلة منذ نشوء مدينة بغداد أي منذ أن فكر العباسيون في نقل دار الخلافة الاسلامية من مدينة الكوفة إلى بغداد سنة (٧٥٨ م) شرق نهر دجلة وكانت بغداد يومها مكونة من عدة قرى وسوق بغداد الواقع غرب نهر دجلة الذي كان يقام كل عام .

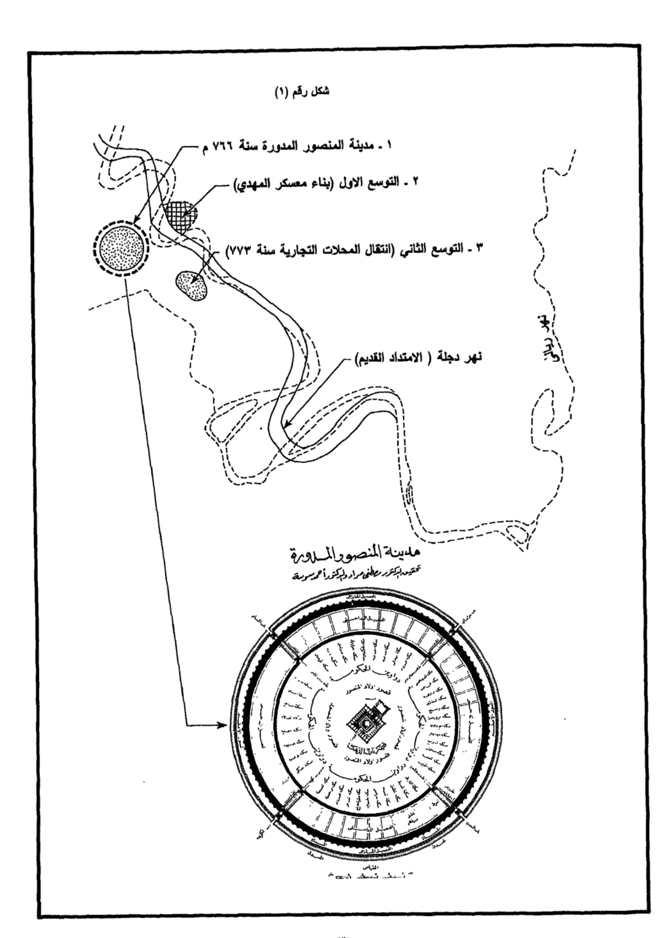
ثم جاء الخليفة أبو جعفر المنصور بفكرة بناء بغداد المدورة إلى الغرب من نهر دجلة بين مدينة الكاظمية حالياً وشمال منطقة الكرخ والتي استمر بناؤها أربع سنوات (٧٦٢ م - ٧٦٦ م) شكل رقم (١) .

وقد أثارت بغداد بعد بنائها اعجاب المؤرخين الجغرافيين فوصفت بانها كانت فريدة في شكلها وروعتها ودقة تخطيطها وليس هناك ما يناظرها من المدن الأخرى لأن تخطيطها هو أروع ما وصل اليه فن تخطيط المدن في العالم العربي والاسلامي ان أبرز ما تميز به هو شكلها المدور وتحصينها القوى جداً وترتيب الأسواق فيها على جانبي الشوارع الرئيسية الأربعة التي تربط قلب المدينة بجسور الخندق الأربعة التي تؤدي كل منها إلى أحد المداخل الأربعة في سور المدينة الخارجي شكل رقم (١) ، جعلها أبو جعفر المنصور مدورة لئلا يكون بعض الناس فيها أقرب اليه من البعض الآخر .

لقد توصل معظم الباحثين والمستشرقين إلى أن هذا التخطيط الدائري له مزايا حربية وفنية وفيه اقتصاد في نفقات البناء بالنسبة لأي تخطيط آخر . ان أهمية تخطيط بغداد تكمن في جوهرها أكثر من مظهرها وان هذا التخطيط نموذج واضح ورائع ومن أهم نماذج تخطيط المدن التي عرفت في التاريخ كما انه ليس لهذا التخطيط نظير في أي مدينة سابقة للفتوحات العربية الاسلامية اذ هو تخطيط مبتكر من قبل الخليفة المنصور وحققه ونفذه أتباعه من المهندسين وأهل المعرفة في تلك الزمان .

أخذت بغداد تتسع وتخرج من سورها المدور إلى الضفة الثانية من نهر دجلة لأسباب أهمها سياسية واقتصادية منها بناء معسكر لجيش المهدى (ابن الخليفة المنصور) شرق المدينة وانتقال المحلات التجارية خارج المدينة في عهد المنصور والتي تبعها نمو سريع امتد إلى قرى كانت موجودة بالقرب من المدينة وكذلك تم تشييد عدة قصور ومقابر (كمقبرة القريشيين) والامام أبي حنيفة خارج المدينة وباتجاهات متعددة .

مرت بغداد بعدها بعدة فترات لأنظمة حكم مختلفة من دون تغيير يذكر إلى الفترة العثمانية التي بدأت بمحاولة الخروج من الأسوار القديمة ومحاولة حماية المدينة من أخطار الفيضانات والتي بدأت اعتباراً من منتصف القرن التاسع عشر حيث قام الوالي مدحت باشا بهدم سور المدينة الذي بناه الخليفة العباسي المستنصر في بداية القرن الحادي عشر وشيد سداً محله واستمرت هذه المحاولة في زمن الوالي ناظم باشا الذي شيد السد الذي لازال معروفاً باسمه حتى اليوم .



شكل رقم (١)
١ - مدينة المنصور المدورة سنة ٧٦٦ م
٢ - التوسع الاول (بناء معسكر المهدي)
٣ - التوسع الثاني (انتقال المحلات التجارية سنة ٧٧٣)
نهر دجلة (الامتداد القديم)
مدينة المنصور المدورة

وخلال فترة الاحتلال الانجليزي والعهد الملكي بدأت بعض المجمعات السكانية الجديدة بالظهور وأخذت بالتوسع بشكل شريطي على طول امتداد نهر دجلة أدت إلى دمج بغداد القديمة المشيدة في جانبي الرصافة والكرخ مع مدينتي الكاظمية والأعظمية في الشمال والكرادة الشرقية في الجنوب وكانت الأسباب الحقيقية لهذا النمو هو انشاء السدة الشرقية وفق الدراسة التي أعدها (السير وليم كوكس) وأدت إلى نشوء أحياء جديدة مثل العيواضية والوزيرية والزوية والوشاش والدورة .

المرحلة الثانية : (ما بعد الخمسينات)

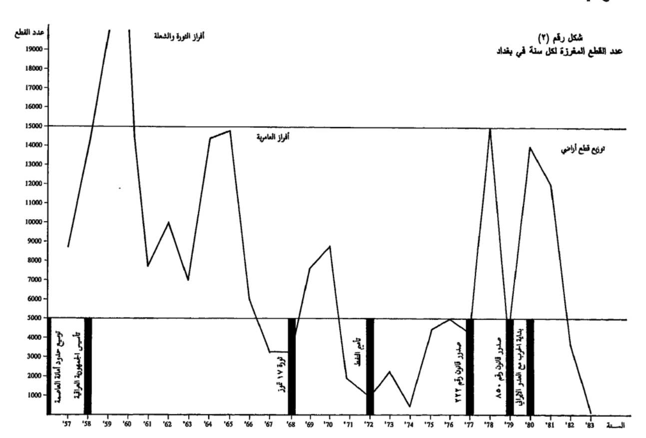
يمكننا هنا أن نميز خمسة تحولات واضحة خلال هذه الفترة الزمنية ، مجمل أسبابها يعود إلى عوامل الأحداث السياسية والتدخل الحكومي والتغيرات في الأحوال الاقتصادية والاجتماعية .

١ . الفترة ١٩٥٨ ـ ١٩٦٢ :

كان للتغير السياسي خلال عام ١٩٥٨ وقيام ثورة ١٤ تموز الدعم الكبير الذي شجع عملية الاستيطان لكل أنحاء المدينة وشهدت هذه الفترة تغير في ملكية الأراضي ونمو عملية افرازات الأراضي الجديدة ومساهمة الجمعيات التعاونية لتوزيع قطع الأراضي السكنية على المواطنين والقرار السياسي الخاص بتوزيع الدور السكنية على سكنة الصرائف والدور الطينية وذوى الدخل الواطيء وكل ما تقدم ساهم مساهمة فعالة في النمو الحضاري وتوسيع المدينة ووضع ولأول مرة الشكل الهيكلي والاطار العام لنمو المدينة للعقود الثلاثة الماضية وقد بلغ عدد قطع الأراضي السكنية المفرزة لسنة ١٩٥٩ لوحدها حوالي (٦٥) ألف قطعة سكنية وهي أعلى نسبة تشهدها مدينة بغداد خلال تاريخ تطورها والشكل رقم (٢) يبين تطور عملية الافرازات لقطع الأراضي السكنية خلال هذه الفترة .

٢ . الفترة ١٩٦٣ ـ ١٩٦٧ :

وتمثل الفترة المحصورة بين ثورة رمضان المباركة سنة ١٩٦٣ واندلاع حربنا مع العدو الصهيوني عام ١٩٦٧ ، ان النمو الحضري يتمثل في طرح قطع الأراضي السكنية المفرزة لذلك وفي بداية هذه الفترة أخذت عملية افراز الأراضي السكنية بالتناقص ثم نشطت في أواسط ١٩٦٤ نتيجة زيادة عدد القطع السكنية الموزعة عن طريق الجمعيات التعاونية إلى موظفي الدولة وخلال هذه الفترة أستمر نشاط القطاع الخاص في عملية النمو . ونتيجة للتأثير السلبي لحرب ١٩٦٧ مع العدو الصهيوني على اقتصاد البلد فقد انتهت هذه الفترة بهبوط سريع في نمو الافرازات السكنية المصدقة (راجع شكل رقم ٢) .



٣ . الفترة ١٩٦٨ ـ ١٩٧١ :

بعد قيام ثورة (١٧ ـ ٣٠ تموز) المجيدة عام ١٩٦٨ أخذت عملية نمو افرازات جديدة بالظهور والتوسع عن طريق الجمعيات التعاونية ومساهمة القطاع الخاص والتي غطت المدينة ككل وملأت المساحات الخالية الموجودة سابقا بين الافرازات القديمة . ونتيجة لمرور اقتصاد البلد بمرحلة التقشف خلال تصدي العراق لشركات النفط انخفضت عملية الافرازات بشكل كبير سجلت أدنى رقم خلال العشرين سنة الماضية (انظر الشكل رقم ٢) .

٤ . الفترة ١٩٧٢ ـ ١٩٧٨ :

وتمثل مرحلة انتعاش العراق نتيجة للقرار السياسي بتأميم النفط سنة ١٩٧٢ والزيادة الملحوظة في نمو افرازات الأراضي والتي وصلت (١٤) ألف قطعة سكنية خلال عام ١٩٧٨ كما موضح بالشكل رقم (٢) أما الجدول رقم (١) فيوضح عدد إجازات البناء الممنوحة والزيادة الحاصلة خلال الفترة (١٩٦٩ ـ ١٩٧٩) مصنفة حسب الاستعمال المبين والتي تمثل النمو الحقيقي لعملية البناء والتحضر الذي شهدته المدينة خلال هذه الفترة ، وقد سجلت أعلى رقم للإجازات الممنوحة خلال السنوات ٧٧ ، ٧٨ ، ١٩٧٩ وبلغت معدل ٥٥ ألف اجازة بناء سنوياً .

٥ . الفترة ١٩٧٩ ـ ١٩٨٤ :

وتمثل فترة الحرب المفروضة على قطرنا مع العدو الايراني والتي شملت صدور عدة قرارات كان لها التأثير المباشر في عملية توزيع الأراضي ونمو افرازات سكنية جديدة وزيادة في الكثافات السكانية وعلى سبيل المثال القرار رقم (٨٥٠) لسنة ١٩٧٩ والذي سمح بموجبه اعادة افراز الأراضي كحد أدنى مقداره (١٢٠) متر مربع لغرض استيعاب زيادة الكثافات السكانية التي غطت مساحات واسعة من المناطق المحيطة لمدينة بغداد (Fringe area) .

جدول رقم (١) يبين إجازات البناء الممنوحة مصنفة حسب أنواعها خلال السنوات ١٩٦٩ ـ ١٩٧٩

السنوات الاستعمال	١٩٦٩	١٩٧٠	١٩٧١	١٩٧٢	١٩٧٣	١٩٧٤	١٩٧٥	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩
تشييد دار حديثة	٩٦٣	٨٧١٥	٧٩٩٧	٩٤٩٤	٧٠٦٥	٩٠٦٩	٧٥٩١	١١٩٦١	١١٨٢١	١١٣٦٥	١١٦٨٣
اضافة تكملة بناء	٤٤٥٠	٦٤٣٧	٥٤٧٤	٦٦٨٣	٤٤٦٣	٨٩٤٢	٨٢٢١	١٣٠٤٥	١٩٥٤٤	٢٢٥٠٤	٦٤٣٨
تشييد عمارات	٠١٥	١٢١	٠٨٨	٠٦٨	١١٩	١٨٥	١٣٦	١٤٧	١٥٢	٢٢٨	٢٣٤
اعادة بناء	٠٨٦	٢٣٨	٢٧١	٤٦١	٣٠٥	٦٦٣	٤٨٠	٤٥١	٦٩٦	٧٤١	٢٥٢٥
ترميمات	١٧٧٩	٣٠٧٠	٤٧٩٣	٦٢٧٨	٦٦٠٤	٧٦٩٣	٤٥٩٢	٧٣٣٥	٢٢٣٩٨	١٦٨٨٩	٣٦٣٧
تشييد معامل وكراجات	٠٣٥	٠٤٣	٠٢٤	٠٩٤	١٩٧	٠٢١	٠٢٩	٠٤٩	١١٧	٠٩٢	٥٩٣
أبنية عامة ودينية	١٦٧	٢٣١	٥٥٢	٠١٨	١١٢٧	١١١٨	٩٤٨	٨٢٦	٨٠٠	٥٨٣	٠٣٠
أسواق ودكاكين	٢٩٣	١٣٨	١٠٦	٠٨١	٠٦٠	٠١٣	-	-	-	-	-
المجمـوع	١٦٤٨٨	١٨٩٩٣	١٩٣٠٥	٢٣١٧٧	١٩٩٤٠	٢٧٧٠٤	٢١٩٩٧	٣٣٨١٤	٥٥٥٢٨	٥٢٤٠٢	٥٥٤٤٢

ثالثاً : واقع النمو الحضري الحالي والمتوقع لمدينة بغداد :

في هذا الجانب من البحث سنتناول موضعين رئيسيين سنتمكن من خلالهما التعرف على موقع بغداد الحضاري والوظيفي والنمو الحضري الحالي والمتوقع لها كالآتي :

١ ـ الدور الوظيفي لمدينة بغداد :

كانت بغداد ولا تزال مركزاً حضرياً رئيسياً ولعدة قرون منذ أن نشأت وحتى الآن أبت أن تكون الا عاصمة للدولة ومركزاً حضارياً وتجارياً وثقافياً وسياسياً بين البلدان .

اضافة إلى كون مدينة بغداد عاصمة القطر العراقي فهي تضم حاليا ٣٥٪ من المؤسسات الصناعية و ٤٠٪ من مجموع العمالة للدولة ومركزاً للعديد من الوظائف التجارية والادارية .

ويضم الاقليم المركزي أكثر من نصف الفعاليات الحضرية للدولة ومستوى التنمية والدخل لكل فرد للإقليم هو أعلى بكثير من المعدل القومي ويعزى ذلك إلى المستويات الاستثنائية لبغداد . ان ما يقرب من ربع سكان القطر وثلاثة أرباع الحضريين منهم يعيشون في الوقت الحاضر في بغداد ومدن الاقليم المركزي ولقد واجهت هجرة داخلية سريعة خلال العقود الثلاثة الأخيرة مع اعداد من أجزاء الوطن العربي وما وراءه عبر السنوات الأخيرة . وبصفتها المركز الرئيسي لكل نشاط ذي أهمية للقطر تقريباً فان بغداد هي المكان الوحيد الذي يعيش فيه اناس من جميع الخلفيات وأنماط الحياة والأديان بعضهم فيما بين البعض الآخر .

٢ ـ السكان وحركة الهجرة :

لغرض التعرف على واقع النمو الحضري والمتوقع لمدينة بغداد لابد لنا من القاء نظرة سريعة لعملية التحضر الجارية في القطر والمتوقعة وكذلك بالنسبة للثلاثة العقود الماضية ومقارنتها مع عملية التحضر لمدينة بغداد .

الأرقام المبينة في الجدول رقم (٢) توضح عدد نفوس العراق للريف والحضر للفترات المبينة ، وتجدر الاشارة إلى أن عدد السكان للسنوات ٩٥٧ و ٩٦٥ و ٩٧٧ هي نتائج التعداد العام الذي جرى لهذه السنوات أما البقية فهي معتمدة على التقديرات .

جدول رقم (٢) عدد سكان العراق (ريف / حضر)

	١٩٥٧	١٩٦٥	١٩٧٠	١٩٧٤	١٩٧٧	١٩٨٠	١٩٨٢	١٩٨٥
الحضر النسبة من المجموع الكلي	٢/٤٣٨ ٣٧٪	٤/١٦٢ ٥١٪	٥/٤٥٢ ٥٨٪	٦/٧٣٤ ٦٣٪	٧/٦٤٦ ٦٤٪	٧/٧٨٣ ٦٦٪	٩/٦١٣ ٦٨٪	١١/٠٠٠ ٧٠٪
الريف النسبة من المجموع الكلي	٤/٢٠٠ ٦٣٪	٣/٩٣٥ ٤٩٪	٣/٩٨١ ٤٢٪	٤/٠٢٩ ٣٧٪	٤/٣٥٤ ٣٦٪	٤/٤٥٥ ٣٤٪	٤/٥١٢ ٣٢٪	٤/٦٧٠ ٣٠٪
المجموع الكلي	٦/٦٣٨	٨/٥٩٧	٩/٤٤٠	١٠/٧٧٠	١٢/٠٠٠	١٣/٢٣٨	١٤/١٢٥	٦٧٠

معدل النمو ـــــــ ٣/١٢٪ ـــــــ ٣/٣٣٪ ـــــــ ٣/٤٠٪ ـــــــ

المصدر : المجموعة الاحصائية لوزارة التخطيط .

يتبين من الجدول أعلاه ان عدد سكان الريف مستقر تقريباً على مدى الثلاثة عقود الماضية وبحدود ٤ ملايين هذا يعني ان الزيادة السكانية في الريف تمتص من قبل المناطق الحضرية عن طريق الهجرة . ولا نستطيع أن نعتبر هذه الظاهرة غير طبيعية فان الدول الصناعية وبعض الأقطار العربية امتازت بتجارب مماثلة ويعود ذلك إلى سبب رئيسي هو وجود مساحة زراعية محدودة لها قابلية محدودة لاستيعاب عدد معين من سكان الريف .

ان آخر نسبة لمعدل النمو السنوية للسكان المتوفرة والمعتمدة نتيجة التعداد السكاني لعام ١٩٧٧ هي ٣/٤٪ وتتوقع كثير من المصادر كالأمم المتحدة والبنك الدولي ووزارة التخطيط أن تستمر هذه النسبة للعقدين القادمين ومن المتوقع أن تستمر عملية التحضر قدماً للقطر للسنوات القادمة وبنفس الاتجاه الحالي خصوصاً وان سكان الريف يتكونون بصورة رئيسية من الفلاحين العاملين في قطاع الزراعة زائداً عدد نفوس العاملين في قطاع الخدمات التي تقدم للريف .

والشكل رقم (٣) يبين نسب سكان الحضر والريف من المجموع الكلي لسكان القطر للسنوات (١٩٥٧ ـ ٢٠٠٠) وحصة مدينة بغداد من مجموع سكان الحضر للقطر .

الجدول رقم (٣) توقعات عملية التحضر وتطورها في القطر (بالآلاف)

السنة	١٩٧٧	١٩٨٢	١٩٨٧	١٩٩٠	١٩٩٥	٢٠٠٠
الحضر	٧/٦٤٦	٩/٦١٣	١٢/٠١٥	١٣/٧٢٠	١٦/٨٧٨	٢٠/٧٧٠
النسبة ٪	(٦٣/٧)	(٦٨/٠)	(٧٢/٢)	(٧٤/٧)	(٧٨/٣)	(٨٢/٩)
الريف	٤/٣٥٤	٤/٥١٢	٤/٦٣١	٤/٦٤٧	٤/٦٧٢	٤/٢٩٧
النسبة ٪	(٣٦/٣)	(٣٢/٠)	(٢٧/٨)	(٢٥/٣)	(٢١/٧)	(١٧/١)

المصدر : السنوات من (٧٧ ـ ٨٧) الجهاز المركزي للاحصاء في وزارة التخطيط .
السنوات إلى (٢٠٠٠) تقديرات مشروع بغداد ٢٠٠١

من الواضح أن مدينة بغداد باعتبارها مركز حضري كانت ولا تزال منطقة جذب للمهاجرين من شمال وجنوب ووسط العراق وقد نمت من أقل من مليون نسمة عام ١٩٤٧ إلى ما يقرب من أربعة ملايين نسمة في الوقت الحاضر . ان معدلا « عاليا » برز للوجود في أواخر الأربعينات وان أعلى معدل للزيادة كان بحدود ٧٪ في الستينات ويتوقع أن يصل عدد السكان في عام ٢٠٠٠ بمعدل (٨،٣) مليون نسمة اذا استمر النمو وفق الاتجاه الحالي .

شكل رقم (٣)
يبين عملية التحضر للقطر العراقي وتوقعاتها لسنة ٢٠٠٠
وحصة مدينة بغداد من مجموع الحضر الكلي

الريف
الحضر
المتوقع
حصة مدينة بغداد من مجموع الحضر للعراق
النسبة المئوية للحضر من مجموع السكان الكلي
٠ ، ١٠٪ ، ٢٠٪ ، ٣٠٪ ، ٤٠٪ ، ٥٠٪ ، ٦٠٪ ، ٧٠٪ ، ٨٠٪ ، ٩٠٪ ، ١٠٠٪
٣٧ ، ٥١ ، ٥٨ ، ٦٢ ، ٦٨ ، ٧٤،٧ ، ٧٨،٣ ، ٨٢،٩
١٩،٩ ، ٢١،٦ ، ٢٢،٩ ، ٢٧،٥
١٩٥٧ ، ١٩٦٥ ، ١٩٧٠ ، ١٩٧٧ ، ١٩٨٢ ، ١٩٩٠ ، ١٩٩٥ ، ٢٠٠٠

جدول رقم (٤) النمو السريع لسكان مدينة بغداد وعلى مدى الثلاثة عقود الماضية وكل حسب المصدر

السنة	المصدر	النفوس
١٩٤٧	تعداد	٥١٥/٤٥٩
١٩٥٧	تعداد	٧٨/٧٦٣
١٩٦٥	تعداد	١/٦٢٦/٢٣٠
١٩٧٢	تعداد	٢/١٨٧/٩٢٨
١٩٧٧	تعداد	٢/٧٣٦/٨١٨
١٩٨٠	دراسة النقل الشامل	٣/٢٤٩/٧٩٨
١٩٨٣	تقديرات مشروع بغداد ٢٠٠١	٣/٨٦٧/٧١٥

أما توقعات عدد السكان لسنة ٢٠٠٠ فتتراوح كما مبين أدناه كل حسب المصدر :

٤/٩ مليون نسمة (حسب تقديرات دراسة النقل الشامل لعام ١٩٨٣)
٨/٣ مليون نسمة (حسب تقديرات مشروع بغداد ٢٠٠١)
٥/٥ مليون نسمة (حسب تقديرات الامم المتحدة)

بالنسبة لحركة الهجرة لمدينة بغداد فانها تشكل نسبة ٨٠٪ ـ ٩٠٪ من مجموع صافي المهاجرين الكلي وعلى امتداد الثلاثين سنة الماضية ويقدر عدد المهاجرين إلى محافظة بغداد خلال هذه الفترة حوالي ٢٠/٠٠٠ ـ ٣٠/٠٠٠ مهاجر سنوياً . وقد بلغ المجموع التراكمي للمهاجرين لغاية سنة ١٩٧٧ حوالي ٨٩٨/٠٠٠ مهاجر ٤٨/٤٪ منهم من الاقليم الوسطى و ٣٧/٧٪ من الاقليم الجنوبي و ١٣/٩٪ من الاقليم الشمالي .

وبسبب هذه الأعداد الكبيرة من المهاجرين فقد ازداد عدد سكان بغداد زيادة سريعة جداً بمعدلات نمو سنوية تراوحت بين (٥٪ ـ ٦٪) في حين بلغت معدلات نمو القطر (٣٪ ـ ٣/٥٪) سنوياً .

ان أهم الأسباب التي ساهمت في حركة الهجرة واستمرارها هي :

٢/١ ـ التفاوت بين مستويات المعيشة وتوفر الخدمات في المدن عنه في القرى والتفاوت بين الحياة في بغداد عنها في المستوطنات الأخرى الذى يشكل تحدياً رئيسياً للمخططين الاقليميين وان بغداد أخذت تمتد تبعثرياً في الاقليم المركزي على امتداد مختلف الطرق الرئيسية وقد بدأ برنامج التنمية الريفية العراقي بتخفيف هذا التفاوت .

٢/٢ ـ توزيع ومبادلة الموارد ينبغي أن يحاول تحقيق تنمية متوازنة في ما بين بغداد (العاصمة) والمدن والمدن الثانوية وبقية المدن والمناطق الريفية . اذ تتسم المستوطنات البشرية في العراق بتفاوت واسع في مستويات المعيشة من اقليم لآخر وبين المناطق الحضرية والريفية وبين المستوطنات الكبيرة والصغيرة وضمن المستوطنات القائمة بذاتها .

٢/٣ ـ معدلات النمو الحضري العالية في بغداد والمدن الثانوية سببت تنمية غير متوازنة في الاقليم الأوسط والعكس بالعكس والتي خلقت هوة واسعة بين منطقة ذات فعالية اقتصادية مكثفة داخل المدن والمناطق المحيطة وبين بقية أجزاء القطر الذي بقى على الاستعمال الزراعي أو أرض خالية عديمة الاستعمال .

رابعاً : الجهود التخطيطية المبذولة لاعداد التصميم الأساسي لمدينة بغداد والسيطرة على النمو الحضري فيها :

سنتطرق في هذا الجزء من البحث إلى المحاولات والجهود التخطيطية التي بذلت ولا زالت لاعداد التصميم الأساسي لمدينة بغداد لغرض السيطرة على النمو الحضري فيها وتجدر الاشارة هنا أن مثل هذه المحاولات كانت قد بدأت قبل فترة طويلة اذ أن أولى هذه المحاولات بدأت سنة ١٩٣٦ .

وفيما يلي ندرج هذه الجهود حسب تسلسلها الزمني :

١ ـ كان أول جهد يبذل لاعداد تصميم أساسي كما أشرنا في أعلاه هو عام ١٩٣٦ من قبل والذي صمم ليتلاءم مع النمو الحضري المتوقع ولاستيعاب سكاني كحد أعلى مقداره نصف مليون نسمة ولكن لم يوفق هذا التصميم لعدم مواكبته للتطور والنمو الحضري الذي شهدته بغداد خلال تلك الفترة بحيث تجاوز عدد نفوس بغداد النصف مليون نسمة سنة ١٩٤٧ .

٢ ـ **التصميم الأساسي المعد من قبل (MINOPRIO & SPENCELY & P.W MACFARLANE) سنة ١٩٥٦ . شكل رقم (٤) .**

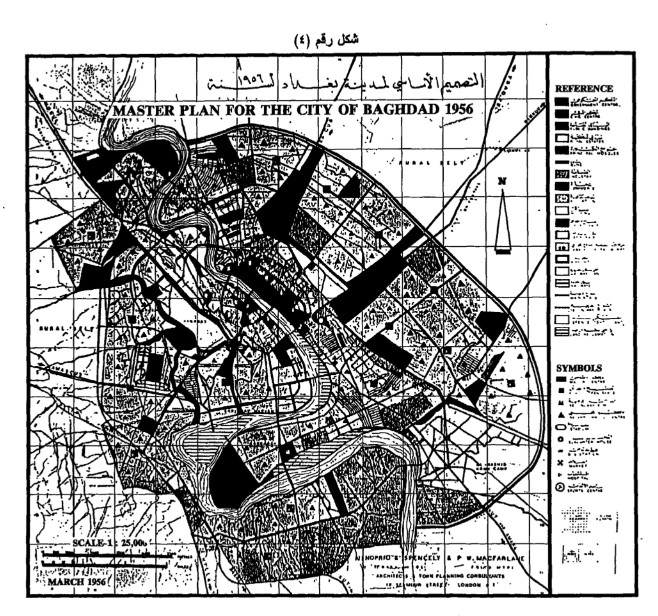
كان هيكل المدينة المقترح ضمن هذا التصميم هو شعاعي بقطر ١٨ كم ويحيط بها حزام من الأراضي الزراعية بعرض (٢) كم لمنع الانتشار العشوائي للمدينة خارج هذا النطاق ولقد تم وضع هذا التصميم على أساس أن بغداد ستتمكن من استيعاب (١/٥) مليون نسمة كحد أعلى للسنوات الخمسين القادمة أي لغاية ٢٠٠٦ وكان الواقع أن هذا العدد من السكان قد تم تجاوزه بعد مرور (١٠) سنوات فقط أي في سنة ١٩٦٥ وذلك لاهمال هذا التصميم للهجرة المتوقعة من الريف إلى المدينة التي كانت تشكل نسبة كبيرة من مجموع الزيادة السكانية .

٣ ـ **التصميم الأساسي المعد من قبل (Greek Firm of Doxiad Associates) شكل رقم (٥) .**

في سنة ١٩٥٨ كلفت شركة دوكسيادس اليونانية لوضع تصميم أساس تفصيلي لمدينة بغداد يأخذ بعين الاعتبار التصميم الأساسي المعد من قبل مونوبريو والتي زيدت مساحة التطوير خلال هذا التصميم من (٢٠٤) كم² إلى أكثر من (٥٠٠) كم² .

ويختلف هذا التصميم عن التصميم الأساسي السابق من ناحية شكل وتركيب المدينة فالشكل المقترح كان مستطيلاً تقريباً بأبعاد ٣١ × ١٨ كم مع اعطاء أهمية كبرى لنهر دجلة وتضمن المخطط تقديم تصاميم مفصلة لبعض المناطق السكنية من بغداد واقترح بناء ثلاث قنوات طويلة نفذ منها قناة الجيش عام ١٩٦٠ إلى الشرق من نهر دجلة وبموازاته . وقد كانت الطاقة الاستيعابية المقترحة لهذا التصميم بحدود (٢) مليون نسمة للعشرين سنة القادمة أي لغاية ١٩٧٨ والذي تم تجاوز هذا العدد قبل سنة ١٩٧٠ .

شكل رقم (٤)



شكل رقم (٥)

التصميم الأساسي لمدينة بغداد لسنة ١٩٥٩م

MASTER PLAN FOR THE CITY OF BAGHDAD 1959



٤ ـ التصميم الأساسي المعد من قبل (POLSERVICE) .

بدأت أعمال التصميم سنة ١٩٦٥ ولغاية ١٩٦٧ من قبل الفريق البولوني بولسيرفس وتجدر الاشارة إلى أن هذا التصميم يمثل اولى المحاولات الجادة في وضع تصميم أساسي لمدينة بغداد وفق دراسات ومسوحات مستفيضة تناولت جميع القطاعات . ولأهمية هذا التصميم سنحاول التعريف به بصورة أكثر تفصيلاً وكالآتي :

٤/١ ـ المبادىء الأساسية للتصميم :

يستند التصميم الأساسي على احتمالات التطور الاقتصادي والاجتماعي لمدينة بغداد بالنسبة لتطور العراق بصورة عامة والمنطقة الوسطى منه بصورة أساسية طابعاً رئيسياً لاستعمال الأرض في المدينة ضمن حدود أمانة العاصمة للفترة المنتهية في سنة ١٩٩٠ كما أوضحته مختلف الخرائط بمقياس ١/٢٠٠٠٠ وقد شملت الدراسات التخطيطية لبغداد التعرف على أدوارها الهامة ووظائفها ونموها المتوقع خلال العشر سنوات التي تلي تاريخ التصديق ونلخص فيما يلي أهم مميزات مدينة بغداد كما أقرتها تلك الدراسة .

٤/١/١ ـ وضعية بغداد كعاصمة للجمهورية العراقية ومركزها البالغ الأهمية الذي سوف ينمو نمواً مرتبطاً ارتباطاً مباشراً مع نمو وتطور البلاد جميعها لأنها المركز الأهم من النواحي السياسية والاجتماعية والفكرية والاقتصادية .

٤/١/٢ ـ وظيفة بغداد كمركز ديني مرموق سينمو بصورة تتناسب ونمو المجتمع الاسلامي في العالم .

٤/١/٣ ـ وظيفة بغداد كمركز اداري وثقافي وتربوي سيتطور كثيراً بالنظر إلى ازدياد احتياجات البلاد في هذه الميادين وكذلك لأهمية بغداد الكبرى بالنسبة للعالم العربي .

٤/١/٤ ـ وظيفة بغداد باعتبارها المركز الأهم للخدمات التجارية والمهنية وباعتبارها مركزاً للتوزيع و ستزداد أهميتها بالنسبة لمنطقة العراق الوسطى وخاصة بالنسبة للمدن والقرى الكائنة في جوارها وضواحيها .

٤/١/٥ ـ وظيفة بغداد كبوابة عامة لدخول الحركة السياحية للعراق وستنمو هذه الوظيفة كثيراً لسبب جاذبية العراق وشهرته وما يتمتع به من سمعة دولية باعتباره مهداً لعدة حضارات وديانات قديمة .

٤/٢ ـ الاقتراحات والتوقعات التي بني عليها التصميم :

٤/٢/١ ـ التركيب السكاني :

- افترض التصميم أن حركة الهجرة إلى بغداد ستتحول بدرجة ما إلى المراكز الحضرية الأخرى بناءً على اتخاذ سياسة وطنية نتيجة لتشجيع الإعمار الاقتصادي المتوازن وإلى تحضر شامل للبلاد والابتعاد عن مبدأ التركيز على بغداد وحدها وعلى بعض المدن الكبيرة دون غيرها .
- لذلك توقع التصميم أن يزيد عدد سكان بغداد (ضمن حدود أمانة العاصمة) من حوالي (١/٥) مليون نسمة سنة ١٩٦٥ إلى (٤) مليون نسمة سنة ١٩٩٠ وأن عدد سكان مدينة بغداد وضواحيها سيصل إلى (٦) ملايين نسمة وسكان المنطقة الوسطى من العراق إلى (١٢) مليون نسمة .

٤/٢/٢ ـ التركيب الوظيفي :

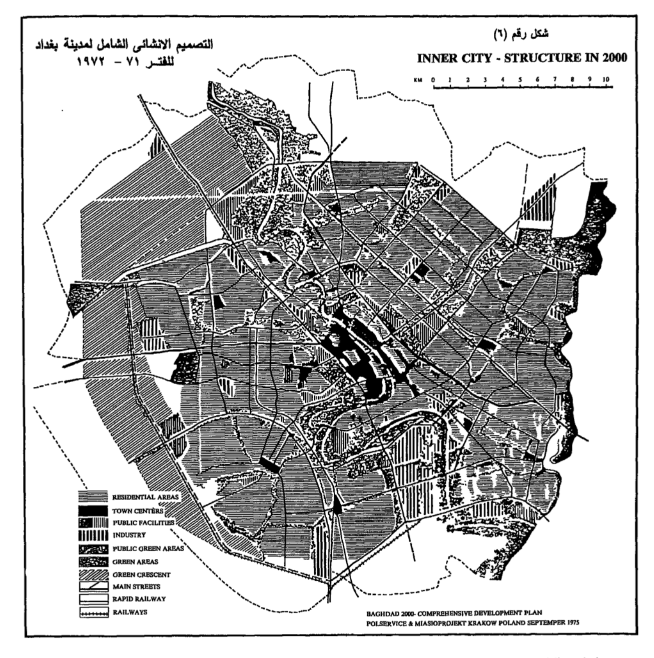
- افترض التصميم أن منطقة إعمار المدينة ستكون حتى سنة ١٩٩٠ ضمن حدود أمانة العاصمة مساحة ٨٦٣ كيلو مترا مربعا ستتوسع من ٢٣٩ كم^2 ـ ٤٣٠ كم^2 .

٤/٢/٣ ـ الصـــناعة :

- اقترح التصميم ما يلي :
  - تطوير الصناعات والأصناف الانتاجية الموجودة .
  - تعيين مواقع للصناعات الجديدة .
  - عدم تشجيع امتداد المدينة وضواحيها على مواقع الصناعات الثقيلة والمضرة .
  - زيادة المناطق العامة المخصصة للاستعمال الصناعي واعادة تعيين المواقع لبعض الصناعات الحالية والترحيل التدريجي للصناعات الصغيرة واليدوية وتصليح العجلات من المنطقة المركزية إلى مراكز القطاعات وكذلك ترحيل معامل الطابوق من المدينة إلى مواقع خارجية .

٤/٢/٤ ـ التجـارة والأعمـال :

- اعتنى التصميم في هذه الميادين إلى مد وتوسيع مراكز التسويق ومراكز الأعمال وإيجاد مراكز متكاملة للقطاعات وتوفير الاكتفاء الذاتي لها بحيث تلبي الاحتياجات الحالية المتنوعة للقطاع بنطاق واسع وبهذا سيكون بالامكان تنويع الشكل المعماري الذي تفتقده المدينة بصورة عامة .



٤/٢/٥ - النقـــل :

- افترض التصميم في هذا المجال ما يلي :
سيكون العدد التقديري للسيارات سنة ١٩٩٠ نسبة مئة سيارة لكل ألف شخص .
- تبنى نظام تصنيف موحد للشوارع وتقاطع الطرق من الناحية الوظيفية والفنية ويشمل ذلك ادخال طرق المرور السريعة ذات المداخل المحدودة وأنظمة المرور الملائمة .
- تنظيم وسائط النقل العام في المدينة .
- ادخال نظام مواقف السيارات .

٤/٢/٦ - المناطق الخضراء :

بين التصميم ضمن هذا المجال بزيادة كبيرة في مناطق التسلية والمتنزهات عن النسبة الموجودة حينها والبالغة (٣) أمتار لكل شخص إلى (١٣/٥) متر مربع لكل شخص وتتصل المساحات الخضراء ببعضها بشكل منسق وتتخلل المناطق السكنية بحيث ترتبط المتنزهات المركزية والأماكن المفتوحة والمتنزهات الخارجية الأخرى .

- وكذلك توفير نظام منسق للغابات والحزام الأخضر الواقي من الجهة الشمالية القريبة من المدينة والبساتين والحدائق مع تهيئة سبل الوصول إلى هذه المناطق بسهولة .

٥ ـ التصميم الانمائي الشامل المعد من قبل (Polservice) للفترة ١٩٧١ ـ ١٩٧٢ شكل رقم (٦) .

يعتبر هذا التصميم مكملا للأعمال والجهود السابقة التي تمت سنة ١٩٦٧ وتم التعاقد مع الفريق البولوني بتحضير التصميم الانمائي الشامل المبنى على اعادة النظر وتطوير السابق وتشخيص المشاكل التي ظهرت واستجدت خلال تلك الفترة وأهمها :

٥/١ ـ وجود هجرة مستمرة تشكل ضغطاً سكانياً على المدينة ففي الفترة بين ١٩٤٧ ـ ١٩٧١ زاد عدد سكان المدينة حوالي (١/٧) مليون نسمة وفي خلال الفترة ٩٦٥ ـ ١٩٧١ زاد سكانها على (٥٣٠) ألف نسمة وحوالي ٧٠٪ من هذه الزيادة كانت نتيجة للهجرة إلى بغداد .

٥/٢ ـ النسبة المئوية للعاملين من سكان مدينة بغداد حوالي (١٦ ـ ١٨٪) من سكانها وهي نسبة واطئة بالمقارنة مع الدول المتقدمة .

٥/٣ ـ تتصف الحالة السكنية للمجموعات المختلفة من السكان بتباين كبير في الكثافة السكنية وبمعدل عدد الساكنين في الوحدة السكنية ومستوى المحيط السكني وهناك علاقة مباشرة مترابطة بين المستوى الاقتصادي للساكنين وأحوالهم المعاشية .

٥/٤ ـ ارتفاع المستوى الثقافي لسكان مدينة بغداد عن المعدل لمجموع سكان العراق .

٥/٥ ـ الزحام الشديد للسيارات والمشاة في ساعات الذروة هو من خصائص مدينة بغداد .

٥/٦ ـ نقص في شبكات الشوارع .

٥/٧ ـ نقص في الحدائق العامة والمناطق الخضراء .

٥/٨ ـ ان القيم والخواص المعمارية والتي هي شواهد على تطويرها التاريخي بدأت تبلى وتندثر بسرعة كما ان المناطق السكنية التقليدية تنهدم نتيجة لاهمال أصحابها ولعدم صيانتها ولنقص التشريعات اللازمة للحفاظ على القيم التاريخية .

من كل ما تقدم ولغرض تطوير مدينة بغداد ووضع تصميم متكامل لها يأخذ على عاتقه وضع الحلول اللازمة للمشاكل المطروحة وتلبية طموحات القيادة تم اعداد التصميم الانمائي الشامل الذي يعمل به حالياً في تخطيط بناء مدينة بغداد وتطورها الحضري . وان أهم التزامات هذا التصميم هي :

- المدى الزمني للتصميم هو لغاية سنة ٢٠٠٠ .
- يشمل حدود أمانة العاصمة .
- يكون منسجماً مع التصميم الأساسي للمدينة الذي قامت بتحضيره الفرقة البولونية سنة ١٩٦٧ويشمل هذا التصميم ما يلي :
  - تقرير يحدد طريقة العمل والمشاكل والسياسات والاقتراحات والمستويات والمقترحات التخطيطية اللازمة للتنفيذ والأنظمة والسيطرة المعمارية للمدينة وغيرها من النواحي الأخرى .
  - مجموعة من الخرائط بمقياس ١/١٠٠٠٠ تحتوي على (٢١) خارطة لاستعمال الأرض .
  - خارطة شبكة الشوارع وتصنيفها .
  - التصميم الانمائي للسنوات العشر الأولى مقياس ١/٢٠٠٠٠ .

٦ ـ التخطيط الانمائي المتكامل لمدينة بغداد :

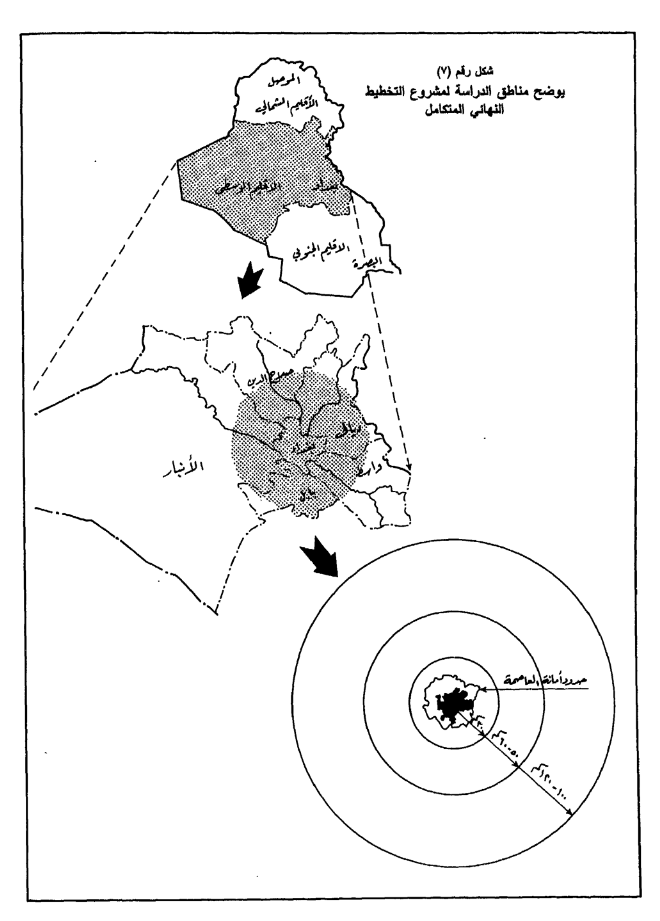
في عام ١٩٨٢ بدأت الدراسات تحت عنوان التخطيط الانمائي المتكامل للعاصمة بغداد والمعروفة بمشروع بغداد ٢٠٠١ ولا تزال جارية باشراف مجموعة الشركات الاستشارية اليابانية وبمشاركة خبرات عالمية لدول متقدمة في مجالات التخطيط والتنمية . وتتكون الدراسة من ثلاث مراحل ومن المؤمل ان تنتهي المرحلة الأولى في النصف الأول من عام ١٩٨٦ وتعتبر أول دراسة تقام على مستوى الاقليم اذ لا تشمل مدينة بغداد فحسب وانما تشمل أيضاً ما يحيط بها وهو ما يطلق عليه (بغداد الكبرى) وبعبارة اخرى المناطق المحيطة ببغداد والتي تتأثر تأثراً مباشراً بعملية التطور الحضري ، وكذلك تتعدى الدراسة بغداد الكبرى لتشمل (اقليم العاصمة) حيث توجد الارتباطات الاجتماعية والاقتصادية مع بغداد .

وبعبارة اخرى فان الدراسة ستغطي المناطق التالية :

أ) ـ اقليم العاصمة بنصف قطر ١٠٠ ـ ١٢٠ كم .
ب) ـ منطقة بغداد الكبرى بنصف قطر ٥٠ ـ ٦٠ كم .
جـ) ـ مدينة بغداد ضمن حدود أمانة العاصمة .

انظر الشكل رقم (٧) الذي يبين مناطق الدراسة أعلاه .

ومن المهام الرئيسية لهذه الدراسة هي :



شكل رقم (٧)
يوضح مناطق الدراسة لمشروع التخطيط النهائي المتكامل

٦/١ ـ مهمة المعالجات المستعجلة والتنسيق بين المشاريع .

٦/٢ ـ مهمة الدراسة والتحليل وتتلخص في وضع ما يلي ؛
ـ الاطار الاقليمي .
ـ هيكل بغداد العظمى .
ـ المخطط الابتدائي لاستعمالات الأرض لمدينة بغداد .

٦/٣ ـ مهمة بناء وتطوير نظام المعلومات لبغداد العاصمة باستخدام الحاسب الالكتروني .

٦/٤ ـ مهمة المسح المدني الشامل لمدينة بغداد .

٦/٥ ـ مهمة تطوير القدرة الادارية للمناطق الحضرية وادخال الحاسب الالكتروني في هذا المجال .

خامساً : مشاكل ومعالجات النمو الحضري في مدينة بغداد :

١ ـ الفعاليات الاقتصادية .

(فرص العمل ـ النقص في الأيدي العاملة) .

ان المسوحات الشاملة لاستعمالات الأرض والخدمات المدنية التي اجريت في نهاية سنة ١٩٧١ والنصف الأول من سنة ١٩٧٢ أظهرت أن النسبة المئوية للعاملين من سكان مدينة بغداد هي حوالي ١٦ ـ ١٨ بالمائة من سكانها حسب البيانات الصادرة الرسمية غير عالية ولكن اذا اريد تحقيق رفع مستوى المعيشة لأكبر عدد من السكان كهدف أساسي فان هذا يقتضي زيادة توفير مجالات العمل في قطاعي الصناعة والخدمات ولكن الطفرة الكبرى التي حدثت في عهد الثورة المباركة من زيادة كبيرة في الدخل القومي العام وتزايد الطلب على الفعاليات والخدمات المختلفة أدى إلى تبدلات جذرية في نمط الحياة في المدينة وحدوث تبدلات كبيرة في الهيكل الاجتماعي والاقتصادي وتفجير الطاقات وانشاء المشاريع الصناعية والخدمية الجبارة . كل ذلك رفع مجالات العمل بحيث تم الاستعانة بالأيدي العاملة من الدول الأخرى المجاورة .

٢ ـ الاســـكان :

ان المسوحات الشاملة التي اجريت سنة ١٩٧٢ أثبتت أن الحالة السكنية للمجموعات المختلفة من السكان تتصف بتباين كبير في الكثافة السكنية ومعدل عدد الساكنين في الوحدة السكنية ومستوى المحيط السكاني . وهناك علاقة مباشرة مترابطة بين المستوى الاقتصادي للساكنين وأحوالهم المعاشية .

لذلك تم اتخاذ الاجراءات التالية لتقليل هذا التباين :

٢/١ ـ اجراءات خاصة في المجالات المالية والادارية والعلاقات العامة .

٢/٢ ـ اجراءات تعديلات في التشريعات الخاصة في المباني وتنظيم مساحات القطع السكنية والتصاميم المعمارية .

٢/٣ ـ انشاء المشاريع السكنية والتعمير الكبرى من قبل القطاع الاشتراكي .

٢/٤ ـ زيادة مساهمة القطاع الخاص في مشاريع التعمير .

٢/٥ ـ القيام بالمشاريع الخاصة باعادة تعمير الاحياء السكنية التي هي دون المستوى القياسي المقبول للسكن وكذلك حماية المناطق ذات الأهمية الخاصة .

٢/٦ ـ ان زيادة ضغط الهجرة على المدينة أدى إلى الزيادة المستمرة في السكان كذلك اتخذت الاجراءات الخاصة ببناء العمارات السكنية وذلك لزيادة عدد السكان الذين يقطنون العمارات السكنية ذات الشقق المتعددة .

٣ ـ المرافــق والخدمـــات :

يرتفع المستوى الثقافي لسكان مدينة بغداد عن المعدل لمجموع سكان العراق ومع ذلك فان المسح الذى أجرى سنة ١٩٧٢ أثبت أن هناك نقصا في المدارس في كثير من مناطق المدينة كما ان توزيعها يتفق إلى حد ما مع المستوى الاجتماعي والاقتصادي للجماعات لا لحاجة المنطقة لها .

لذلك فقد تم اتخاذ الاجراءات وصدور قرارات لانشاء عدد كبير من المدارس وجرت حملة واسعة انشيء بموجبها أعداد كبيرة من المدارس في المناطق الشعبية ذات الكثافات العالية .

ان الحالة التي وجدت عليها المرافق العامة بوضعها اثناء المسح المذكور هي كما يلي :

٣/١ ـ توجد حاجة ماسة إلى انشاء مأخذ جديد للماء وتحسين المناطق الحالية ومحطات تنقية المياه وشبكة توزيعها .

وبالفعل تم انشاء محطات تصفية كبيرة جداً في مدينة بغداد لجانبي الكرخ والرصافة غطت حاجة المدينة من المياه وكذلك تم تبديل جميع شبكات الأنابيب الرئيسية والفرعية لعموم مدينة بغداد .

٣/٢ ـ تم انجاز مشاريع ضخمة جداً لشبكات مجاري المياه القذرة في بغداد وتم تنفيذ وإكمال جميع الشبكة حيث تم ربط المباني والدور والعمارات عليه وهو يعمل حالياً بكفاءة عالية .

٣/٣ ـ توسيع شبكة مجاري المياه السطحية ومياه الأمطار اذ انها كانت لا تتماشى مع توسيع عمران المدينة .

لذلك تم توسيع الشبكة وأصبحت تغطي جميع مناطق بغداد .

٣/٤ ـ وجوب توسيع القوة الكهربائية وتبديل خطوطها .

فقد تم وضع شبكة جديدة للقوة الكهربائية في جميع مناطق بغداد على أحدث الاسس واستعملت لهذه الشبكة الأسلاك المعزولة كيبلات تمتد تحت الأرض بدلاً من الخطوط الهوائية القديمة .

وكذلك تم تحسين وانارة الشوارع الرئيسية والفرعية .

٤ ـ النقـل والمـرور :

كانت شبكة الشوارع غير كفوءة فان نقل الأشخاص والبضائع داخل المدينة الكبيرة يعتبر من المسائل المعقدة ويجب حلها عن طريق المسح والتصميم الحديثين وكانت بغداد تشكو من المشاكل التالية في مجال النقل والمواصلات :

٤/١ ـ عدم اكتمال شبكة الشوارع في بعض قطاعات المدينة .

٤/٢ ـ النقص في التصنيف الوظيفي للشوارع .

٤/٣ ـ النقص في المناطق التي تعطي الأهمية الاولى للمشاة وعدم تشجيع مرور السيارات فيها .

٤/٤ ـ الحالة غير المرضية من الناحية الفنية للكثير من الشوارع إلى المناطق المختلفة .

٤/٥ ـ عدم وجود سياسة عامة لانشاء الشوارع الجديدة .

٤/٦ ـ ان عدد وسعة الجسور كانت غير كافية لحجم المرور .

٤/٧ ـ عدم وجود العدد الكافي من محلات وقوف السيارات خارج الشوارع وبالأخص مدينة بغداد .

لذلك وبايعاز من الدولة قامت أمانة العاصمة بانجازات كبيرة وواسعة في هذا المجال وبطرق علمية حديثة .

ففي أواخر آب سنة ١٩٧٩ قامت شركة (سكوت ولسون) البريطانية وبدعوة من أمانة العاصمة وبالاشتراك مع فريق من المهندسين العراقيين المختصين بالقيام بدراسة شاملة للنقل في مدينة بغداد وضواحيها بحيث تهدف هذه الدراسة إلى توفير برنامج عمل بعيد المدى لتطوير نشاط النقل والمرور ونقل الركاب والبضائع في المدينة للايفاء بمتطلبات المستقبل ولغاية سنة ٢٠٠٠ ـ كذلك يشمل المشروع اجراء التحسينات والتوسيعات على شبكة المرور الحالية وكذلك اقتراح شبكات جديدة لطرق المرور السريعة التي تغطي عموم المدينة ، وكذلك اجراء التحسينات الآنية لحركة المرور من خلال اعداد التصاميم الخاصة بأضوية المرور داخل العاصمة بغداد وضواحيها وقد تم تنفيذ وإكمال تلك المقترحات وانشىء معظم الطرق المقترحة سواء كانت للمرور السريع أو طرق داخلية مكملة للشبكات الحالية . وتم اكمال تنفيذ مشروع أضوية المرور وهي تعمل حالياً بكل كفاءة .

٥ ـ البيئـــة :

ان الظروف المناخية التي كانت سائدة في بغداد سنة ١٩٧٢ وبالأخص فترة الحر الطويلة وانخفاض الرطوبة في الهواء بالاضافة إلى ازدحام السكان في القطع السكنية الصغيرة التي تخلو من الحدائق الخاصة وقلة المساحات الخضراء العامة جلبت انتباه المسؤولين والمخططين بضرورة توفير المناطق الخضراء وان ذلك له أهمية بالغة لذلك تم اتخاذ الاجراءات التالية :

٥/١ ـ استملاك أراضي خالية وبساتين وخاصة في المناطق المزدحمة وتم تحويلها إلى حدائق عامة .

٥/٢ ـ تم انشاء حدائق ومتنزهات كبيرة خارج منطقة المركز وقد تم القيام بحملات تشجير واسعة للشوارع والمساحات .

٥/٣ ـ تم وضع تحديدات وتصاميم لايقاف الضغط الحاصل من أصحاب الأراضي الواقعة على شواطىء نهر دجلة لأن شواطىء النهر ذات أهمية بالغة بالنسبة لمدينة بغداد ومن الأهمية بمكان تسهيل وصول سكان المدينة اليها .

٦ ـ الحفاظ على المناطق التاريخية في بغداد :

ان مسألة الحفاظ على المناطق التاريخية في بغداد كاحدى الاعتبارات الاساسية في تخطيط هذه المدينة للقرن الحادي والعشرين تتخذ أهمية خاصة نظراً لما يترتب عليه من تأثير قومي معنوي على بغداد كمركز لعاصمة العراق ولأحد أهم مراكز الحضارة العربية ولا تنبع أهمية الحفاظ على النسيج المعماري والحضري في بغداد في ضرورة الابقاء على هذا التراث كقيمة تاريخية توثيقية تسجل انجازات أجدادنا الكبيرة في خلق بيئة عمرانية ذات مميزات خاصة ومتميزة فحسب بل أيضاً من ضرورة الحفاظ على التواصل الحضاري للماضي مع الحاضر والمستقبل ، والخسارة التي أصابت المدن والاحياء التراثية في العراق خلال القرن العشرين كانت كبيرة وجسيمة إلى درجة أصبحت فيها أغلب هذه المدن التاريخية تعاني الآن من فقدان هويتها وشخصيتها الحضارية المتميزة السابقة ولأن أغلب المدن التاريخية أصبحت خلال العقود القليلة الأخيرة المركز الاقتصادي والاداري لمدن حديثة كبيرة فان هذه المراكز التاريخية استقطبت النسبة الأكبر من التطوير الحديث على حساب ازالة مساحات شاسعة من النسيج التاريخي لها . هذا اضافة إلى أن أغلب هذا العمران الحديث لم يتعاطف مع خصائص المركز التاريخي لا من ناحية الوظيفة ولا القياس ، لذلك فان مراكز المدن التاريخية أصبحت الآن مشوشة ومرتبكة وفقدت تماسكها الحضري بسبب الخلل الكبير والتباين الواضح الذي حصل بين ما هو قديم متميز وحديث مهيمن يفتقر إلى الانتماء المكاني ولعل أحد أهم أسباب هذه الخسارة في التراث المعماري والحضاري للمدن العراقية كان عدم وجود الرغبة الحقيقية أو التفهم العلمي والحضاري لدى الجهات التخطيطية سابقاً لأهمية الحفاظ عليه . لكن الدعم السياسي المباشر والدفع المعنوي والمادي الكبير الذي حصل خلال السنوات الأخيرة للمشاريع الحفاظية في القطر عامة وفي بغداد خاصة ساعد على ايقاف هذه الخسارة إلى حد كبير وقامت الجهات التخطيطية والبلدية باعداد الدراسات والمسوحات اللازمة لتحديد المناطق التراثية وتشخيص مفرداتها الهامة وقامت فعلاً بتنفيذ بعض المشاريع الصيانية .

ان هذه التطورات الايجابية لدى الجهات المسؤولة على مستقبل مدينة بغداد وبالأخص أمانة العاصمة تؤثر بضمان مستقبل النسيج التراثي لبغداد في القرن الحادي والعشرين ، كذلك فان التزايد الواضح في الوعي والاهتمام التراثي لدى المواطن سيرفع حتماً من اندفاع هذه الجهات نحو حماية هذا التراث واستغلاله أيضاً كخزين هام للاستلهام في العمران الحديث من أجل التوصل إلى الخصوصية والاستمرارية الحضارية .

الدراسات الحفاظية في بغداد :

لم تأخذ أغلب التصاميم الأساسية التي اعدت منذ الثلاثينات مسألة الحفاظ على المناطق التاريخية في بغداد وتطويرها بالأهمية اللازمة وفي الحقيقة أهلتها كلياً ، ومن الممكن القول بأن أول دراسة حفاظية شاملة جرت على منطقة قديمة في بغداد هي الدراسة التي أعدتها شركة (بول سيرفس) للكاظمية في ١٩٧٢ والتي تضمنت مسحاً كاملاً لجميع الدور فيها ومقترحات حفاظية وتطويرية للمنطقة القديمة ، لكن هذه الدراسة لم تؤخذ بالجدية الكافية ولم ينفذ من مقترحاتها الا القليل وفي الواقع قامت أمانة العاصمة في منتصف السبعينات بازالة مساحة تراثية كبيرة حول المشهد الكاظمي لأجل توفير مواقف كبيرة للسيارات ولكن الامانة منذ ١٩٨٠ وحتى الآن قامت بدراسات تخطيطية وحفاظية عديدة على الكثير من المناطق في بغداد ومنها :

١ ـ دراسة حفاظ وتطوير الكاظمية	١٩٨٠ (٦٦,٥ هكتار)
٢ ـ دراسة حفاظ وتطوير باب الشيخ	١٩٨٠ (٣٨ هكتار)
٣ ـ دراسة حفاظ وتطوير منطقة الكرخ القديمة	١٩٨٢ (١٠/٥) هكتار
٤ ـ دراسة حفاظ وتطوير منطقة الأحمدية (الميدان)	١٩٨٢ (٤ هكتار)
٥ ـ دراسة حفاظ على منطقة العمار وعقد النصارى	١٩٨٢ (١٢ هكتار)
٦ ـ دراسة حفاظ وتطوير شارع أبي نواس	١٩٨٢
٧ ـ دراسة حفاظ وتطوير منطقة البتاوين	١٩٨٣ (١٣ هكتار)
٨ ـ دراسة حفاظ وتطوير الرصافة	١٩٨٤ (٥٤٤ هكتار)

هذا اضافة إلى دراسات اخرى تضمنت بعض أجزاء المناطق التاريخية ومنها :

١ . دراسة تطوير شارع الخلفاء وضفة نهر دجلة	١٩٨١
٢ . دراسة تطوير شارع الكفاح	١٩٨٢
٣ . دراسة تطوير شارع الشيخ عمر	١٩٨٢
٤ . قانون ونظام البناء لمدينة بغداد	١٩٨٤
٥ . مشروع صيانة الدور التراثية في الكاظمية والكيلاني وشارع حيفا	١٩٨٢ ـ ١٩٨٤

٧ - ادارة النمو الحضري في المستقبل :

ان أمانة العاصمة تقوم حالياً بدراسات مفصلة لوضع تخطيط متعدد المستويات لبغداد ولبغداد الكبرى ووضع استراتيجيات وسياسة تحضر واضحة لمدينة بغداد مرتبطة بالتخطيط العام للإقليم والقطر .

لذلك فانها تقوم بتطوير كوادرها التخطيطية وتطوير أنظمتها الادارية وقوانينها ووضع أنظمة جديدة للسيطرة الحضرية . واننا واثقون من أنها سوف تقوم بذلك بكل كفاءة ومقدرة وخاصة ان ذلك يرعى بمساندة ودعم القيادة الحكيمة العليا للدولة ..

والله الموفـــق .





البحث الخامس

الخصائص التخطيطية لمدينة بغداد منذ نشأتها وحتى عام ١٩٥٨م

دكتور / شاكر سلمان الزبيدي

١ ـ المقدمـــة :

امتازت مدننا العربية بقدم حضارتها ، معقلا لحضارات ترجع إلى عهود ما قبل الفينيقيين والرومان ، ونجد في العديد من متاحف العالم رواقم وآثار لمخططات ورسوم تعود إلى فترات زمنية واغلة في القدم ، تظهر عراقة حضارتنا وأصالة تاريخ امتنا .

ان أغلب المدن العربية العريقة امتازت خلال فترة نموها وتوسعها بالاحتفاظ بطابع متميز املته عليها ظروفها الطبيعية وامكاناتها المادية ، غير ان العوامل المشتركة التراثية والبيئية والدينية اضفت على المدينة العربية نكهة خاصة وطابعا اسلاميا متميزا شمل المساجد والمدارس ودواوين الحكومة والمستشفيات واعطاها ابعادا تزخر بالبساطة والجمال .

لقد اظهرت العمارة العربية الاسلامية المعالم الحضارية التي تعبر عن عادات المجتمع وميوله وطبيعة العلاقات الاجتماعية المتينة التي تربط بين ابناء المحلة الواحدة ، وبسبب العوامل الجوية القاسية نجد ان الاحياء السكنية قد شيدت بحيث ان المنازل فيها قد تلاصقت جدرانها واحاطت بها اسوار عالية ، كما وانها اعتمدت في الانارة والتهوية على الفناء الداخلي الذي تتوزع فيه الاشجار الباسقة والنافورات ذات التصاميم المعمارية الاصلية . اما شبكة الطرق الداخلية فانها تتميز بكونها ازقة وممرات ضيقة مما اثر تأثيرًا مباشرا على طبيعة المواصلات فيها . كما انها اعطت الحي السكني طابعا خاصا يميزه عن غيره من الاحياء الاخرى . وشغلت القباب والمنائر ذات الالوان الزاهية مواقع ظاهرة زادت المدينة العربية الاسلامية جمالا ورونقا) ، وخير مثال على ذلك مدينة بغداد والتي تم انشاؤها كعاصمة للدولة العربية الاسلامية وبقيت لفترة طويلة مركزا للعلم والمعرفة ومنارا تستضيء به أغلب اقطار المعمورة .

وفي السنوات الاخيرة تغيرت معالم مدينة بغداد وطغى على مبانيها طابع غريب عنها ، بعيد كل البعد عما ورثته من التراث والحضارة العربية الاصيلة ، متمثل فيما تم نقله عن المدينة العربية ، بالرغم من عدم ملاءمته في أغلب الاحيان لظروفنا وتقاليدنا ، وخصوصا بعد دخول القوات البريطانية العراق ، واكتشاف موارد اقتصادية جديدة ، كالنفط ، فجرت الحركة العمرانية في القطر بشكل عام . وفي مدينة بغداد بشكل خاص . مما حدى بالسلطات المسؤولة إلى اتخاذ اجراءات واصدار تعليمات تساعد على اظهار المباني والعمارات التي تنشأ على الشوارع الرئيسية بشكل يتماشى والمحافظة على التراث وينسجم مع روح العصر .

٢ ـ تأسيس مدينة بغداد وتوسعها :ـ

٢ ـ ١ ـ تأسيس المدينة :

أنشئت مدينة بغداد في زمن الخليفة العباسي الثاني (ابو جعفر المنصور) عام ١٤٥ للهجرة والمصادف عام (٦٥٢) ميلادي في موقع مناسب من النواحي العسكرية والاقتصادية والبيئية ، قرب الضفة الغربية لنهر دجله وفي موقع يقترب فيه النهر من نهر الفرات .

لقد كان انشاء المدينة بشكل مدور وبمساحة تقدر بـ (٣١٤ر٥ كم ٢)[١] وفي منطقة عامرة بريها ومزارعها ، وفي موضع متوسط بين البصرة وواسط والكوفة والموصل .

لم يبق من المدينة التي شيدها المنصور أي اثر يستدل به على موقعها ضمن حدود مدينة بغداد الحالية ، إلا أن الدكتور أحمد سوسة حقق موقعها بين الكاظمية وبراثا والكرخ غربا ونهر دجلة شرقا وقرية سونايا ونهر الصراة جنوبا ـ الخارطة (١) .

(١) د . سوسة أحمد ، د . جواد مصطفى ، د مكية محمد ، أ . معروف ناجي : نقابة المهندسين العراقية ، ١٩٦٨ .

من أهم الخصائص التخطيطية التي تميزت بها مدينة المنصور المدورة خارطة (٢) والتي قام بتحقيقها كل من الدكتور مصطفى جواد والدكتور أحمد سوسة وهي :

١ ـ انشاء المدينة على شكل دائري محصن بمساحة تزيد عن ٣ر٥ كم ٢ .
٢ ـ كان للمدينة سوران احدهما داخلي والآخر خارجي يحيطه خندق عميق يستمد ماءه من نهر الفرات بواسطة نهر كرخايا .
٣ ـ من الممكن اعتبار ان طرق المدينة وسككها اتبعت عند تخطيطها النظام الدائري الشعاعي .
٤ ـ اشتمل مركز المدينة الحكومي والديني على قصر باب الذهب وقصر القبة الخضراء وجامع المنصور وتحيط بهما قصور اولاد المنصور ودواوين الحكومة .
٥ ـ قسمت المدينة إلى اربعة قطاعات متساوية بواسطة طريقين متعامدين يتقاطعان عند مركز المدينة ويؤدي كل طريق في نهايته الاخرى إلى باب من ابواب المدينة الاربعة .
٦ ـ تم عزل الاسواق والمناطق التجارية عن المناطق السكنية حفاظا على راحة المواطنين .

٢ ـ ٢ ـ التوسع خارج حدود المدينة المدورة :

نتيجة للتطور السريع الذي عم كافة مرافق الدولة فإن عاصمة الخلافة العباسية لم تتمكن من استيعاب الزيادة السكانية التي رافقت ذلك ، فامتد العمران خارج اسوار المدينة المدورة . وبعد ان أمر المنصور بتوزيع معظم الاراضي المحيطة بالمدينة على المخلصين . فأنشأوا القصور لهم ولاتباعهم .

لقد كانت مميزات هذه الفتره هي :

١ ـ توسع المدينة خارج اسوار مدينة المنصور المدورة .
٢ ـ بناء مقر جديد للخلافة على نهر دجلة وخارج سور المدينة سمي بقصر الخلد .
٣ ـ انشاء محلة كبيرة في الجانب الشمالي الشرقي خارج باب الشام سميت بالحربية وضاحيتها بالزبيدية .[(٢)]
٤ ـ اقامة مقبرة في تلك المحلة دفن فيها كل من الامامين موسى الكاظم ومحمد الجواد واقيم على قبريهما ضريح ضخم هو المشهد الكاظمي الحالي ، والذي يعد أقدم وأهم مرجع تخطيطي في تاريخ مدينة بغداد .

٣.٢- إنشاء وتوسيع مدينة بغداد في جانب الرصافة :

عندما قدم المهدي ولي العهد من مقاتلة استاديس في خراسان . أمره المنصور ان يعسكر بجنده في الجانب الشرقي من نهر دجله ـ جانب الرصافة ـ فقام المهدي ببناء المسجد الجامع وإلى جانبه قصره ، ثم بنى له سورا وحفر خندقا (خارطة ٣) ووزع الاراضي وأوصل الماء إلى منطقته من نهر يستمد ماءه من جدول النهروان الذي يستمد ماءه ـ هو الآخر ـ من نهر دجله .

وقام المنصور بتوزيع القطع المحيطة بالرصافة في الشمال الشرقي والجنوب إلى اخوته وقواد جيشه فتوسع العمران في الجانب الشرقي وشمل مناطق جديدة واحياء سكنية تقع ضمن شمال ومركز مدينة بغداد حاليا ومن الخصائص التخطيطية المتميزة هي :

١ ـ انشاء محلة الشماسية ومحلة المخرم ومحلة ابي حنيفة والتي اقيم فيها مرقد ابي حنيفة الذي لا يزال قائما لحد الان ويعتبر أهم مرجع تخطيطي للمدينة في الجانب الشرقي .
٢ ـ عقدت ثلاثة جسور على نهر دجله أولهما في عهد المنصور يربط المدينة المدورة بالجانب الشرقي والجسر الثاني في الشمال وسمي بجسر الشماسية . أما الجسر الثالث ففي الجنوب ويربط سوق بغداد في جانب الكرخ بسوق الثلاثاء في جانب الرصافة .
٣ ـ من الممكن تحديد مواقع جسور المدينة والتي تم ذكرها في المنطقة المحصورة بين جسر الأمة والأحرار حاليا .
٤ ـ بلغت نفوس مدينة بغداد في عهد الخليفة هارون الرشيد (٥٠٠ر١ ـ ٧٥٠ر١) مليون نسمة .
٥ ـ امتد العمران في الجانب الغربي من الكاظمية شمالا وحتى جسر الاحرار الحالي جنوبا .
أما في الجانب الشرقي فشمل العمران منطقة الصليخ الحالية شمالا وحتى منطقة الكرادة جنوبا .
٦ ـ اصاب المدينة انحطاط وتدهور نتيجة انتقال مقر الخلافة عام ٢٢١ للهجرة والمصادف ٨٣٦ م بأمر الخليفة المعتصم من بغداد إلى سامراء .

٤.٢- بغداد في العصر العباسي الأوسط والأخير :

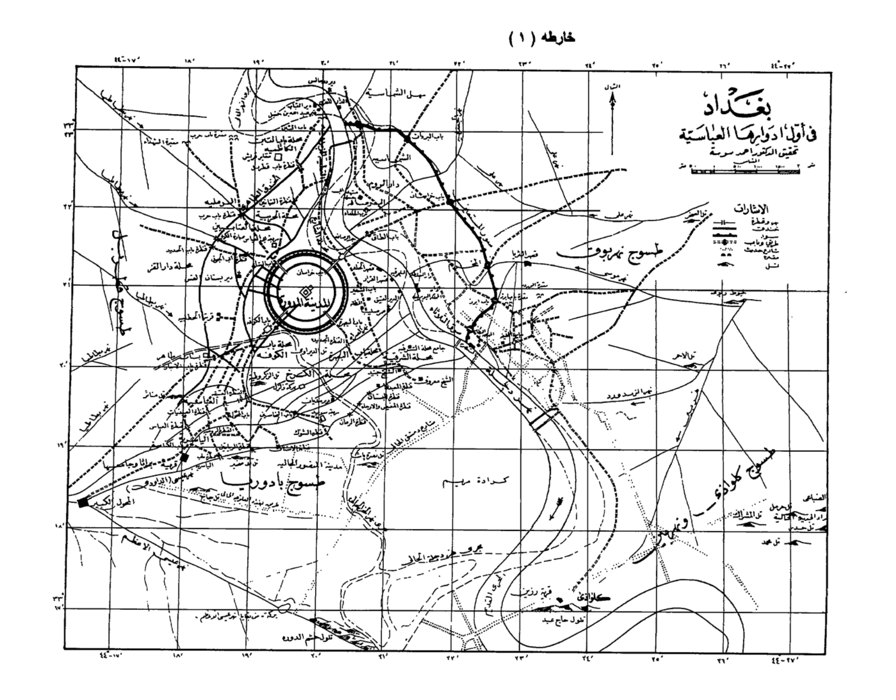
وبعد عودة مقر الخلافة إلى بغداد عام ٢٧٩ هـ المصادف (٨٩٢) اصبح الجانب الشرقي ـ الرصافة ـ مقرا لدار الخلافة حيث بنيت قصور عدة امتدت بمحاذاة النهر يحدها سور على شكل نصف دائرة يقع في المنطقة الغربية من شارع المستنصر حاليا ـ (خارطة ٣) .

وتميزت المدينة في أواخر عهد بني العباسي بما يلي :

---

(٢) د . الاطرقجي رمزية محمد ، (بناء بغداد في عهد ابي جعفر المنصور) ١٩٧٥ م

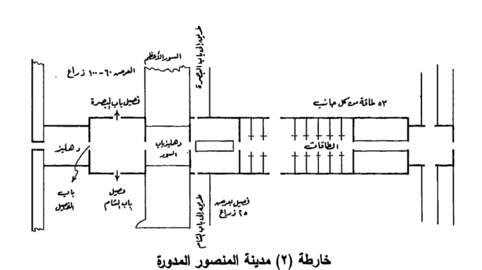
خارطه (١)



بغداد
في أول أدوارها العباسية
تحقيق الدكتور احمد سوسة
الاشارات
طسوج نهربوق
طسوج بادوريا
طسوج قطربل
طسوج كلواذى ونهربين
المدينة المدورة
باب خراسان
باب الكوفة
باب البردان
باب الطاق
الكرخ
الكوفة
كرادة مريم
قبة رزين
كلواذى
تلول حاج عبيد
الشماسية
الحربية

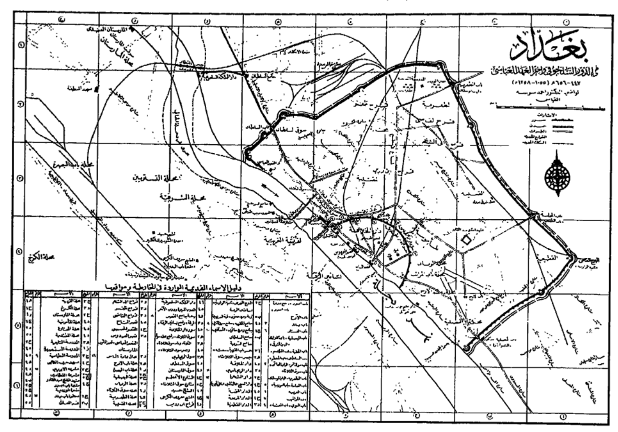
مدينة المنصور المدورة

تحقيق الدكتور احمد سوسة



خارطة (٢) مدينة المنصور المدورة

خارطه (٣) بغداد أواخر العهد العباسي



١ - ابراز معالم دينية ومنشآت ثقافية لازال أكثرها باقيا لحد الآن يظهر لنا جمال فن العمارة الاسلامية العربية ، مثل مرقد الامام ابي حنيفة والحضرة الكيلانية وجامع الخليفة وكنيسة المارستان والمدرسة النظامية والمدرسة المستنصرية .

٢ - انشاء سور كبير في الجانب الشرقي للمدينة عام ٥١٧ هـ المصادف ١١٣٣ م يتألف من جدار سميك من الآجر تدعمه ابراج عالية وحوله خندق عميق يستمد ماءه من نهر دجله ، وكانت بداية السور قرب باب المعظم حاليا ونهايته عند نهر دجله في منطقة جسر الجمهورية حاليا .

٣ - كان للسور اربعة ابواب هي المدخل الشمالي وسميت بباب السلطان (باب المعظم حاليا) وباب الظفرية[٣] وسميت بالباب الوسطاني وباب الحلبة وسميت فيما بعد بباب الطلسم والباب الرابع باب البصلية وسميت بالباب الشرقي .

٤ - كان للمدينة جسران سمي الاول بجسر سوق الثلاثاء ، أما الثاني فكان يقع عند مشرعة القطانين .

وفي عام ٦٥٦ هـ المصادف ١٢٥٨ م احتل هولاكو مدينة بغداد وبذلك انتهت مرحلة الحكم العباسي فقتل الآلاف وساد المدينة الخراب والدمار .

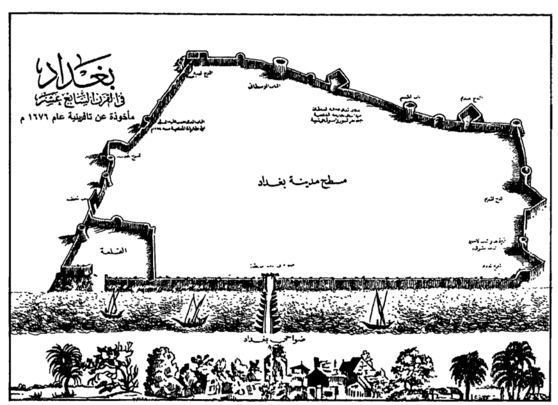
٢-٥- بغداد بين نهاية حكم العباسيين وبداية ولاية مدحت باشا :

تمتاز الفترة التي مرت ببغداد عند نهاية حكم العباسيين وقبل بداية حكم الوالي مدحت باشا عام ١٢٨٦ هـ والمصادف ١٨٦٩ م كونها فترة تدهور مستمر للمدينة نتيجة الفيضانات المتكررة التي تعرضت لها . ومن الممكن الاطلاع على ما وصلت إليه المدينة من خلال وجهة نظر الرحالة والباحثين الاجانب الذين زاروها ورسموا الخرائط التي توضح لنا المدينة بفترات زمنية متفاوته .

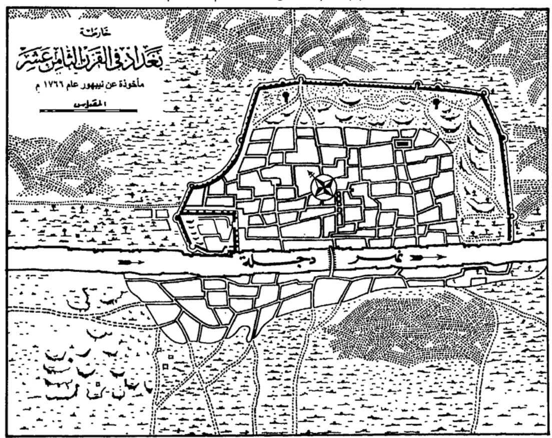
فلقد رسم الفرنسي (جي . ئي . تافرنيه عام ١٦٧٦ م) خارطة لمدينة بغداد (خارطة ٤) تظهر سور المدينة وابراجها وابوابها وقلعتها في جانب الرصافة ، كما انه بين وجود خمسة جوامع وعشرة خانات فيها فقط . وان نفوس المدينة في حينها كانت ١٥,٠٠٠ ألف نسمه مما يدل على ان المدينة كانت غير مأهولة بالسكان[٤] بينما اعد العالم الدانيماركي (كارسين نيبهور) عام ١٧٦٦ م خارطة للمدينة (خارطة ٥) ممسوحة مسحا جيدا مبينا فيها السور والابواب والقلعة في الجانب الشرقي والغربي . وذكر بأن عدد الجوامع كان (٢٠) جامعا عدا الكثير من المساجد الصغيرة وان عدد الخانات كان (٢٢) خانا اضافة للكثير من الحمامات[٥].

---

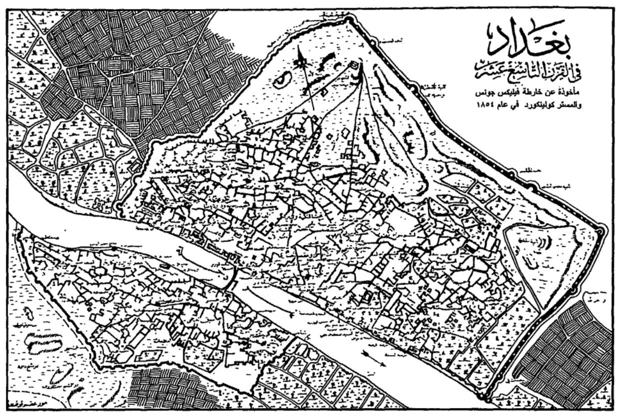
(٣) جريدة بغداد ، أمانة العاصمة العدد ٢٥ (٤) د . سوسة احمد مرجع سابق (٥) المرجع السابق



خارطة (٤) رسم الفرنسى تافرنية عام ١٦٧٦ م



خارطة (٥) رسم العالم الدانماركي نيبهور عام ١٧٦٦ م.



خارطة (٦) رسم فيليكس جونس وكولينكورد عام ١٨٥٤ م

أما المستر فيليكس جونس والمستر كولينكورد فقد قاما في عام ١٨٥٤ م برسم خارطة لمدينة بغداد ـ خارطة (٦) اظهرا فيها المحلات والازقة لجانبيها الشرقي والغربي وحددا فيها موقع السور الغربي للمدينة الذي شيد (١٧٧٩ ـ ١٨٠٢) م حيث كان يحتوي على اربعة ابواب هي الكريمات في الجنوب وبابي الحلة والشيخ معروف في الشرق ، وباب الكاظمية في الشمال[٦] اضافة للسور الشرقي والذي كان لا يزال قائما .

ومن خصائص هذه الفترة :

١ ـ قيام العديد من الرحالة والباحثين الاجانب بزيارة مدينة بغداد ورسم الخرائط التي تظهر لنا معالم المدينة ومنشآتها في فترات زمنية متفاوتة .
٢ ـ استمرار وجود الازقة والطرق الملتوية في المناطق السكنية والاسواق .
٣ ـ وجود جسر واحد يربط جانب المدينة الشرقي بالجانب الغربي .
٤ ـ انشاء سور للمدينة في الجانب الغربي اضافة لوجود سور للمدينة في الجانب الشرقي يساعد على حمايتها من خطر الفيضان .
٥ ـ تميزت المدينة بوجود العديد من المساجد والجوامع والخانات والحمامات .

٢ـ٦ـ بغداد بين حكم مدحت باشا والانتداب البريطاني

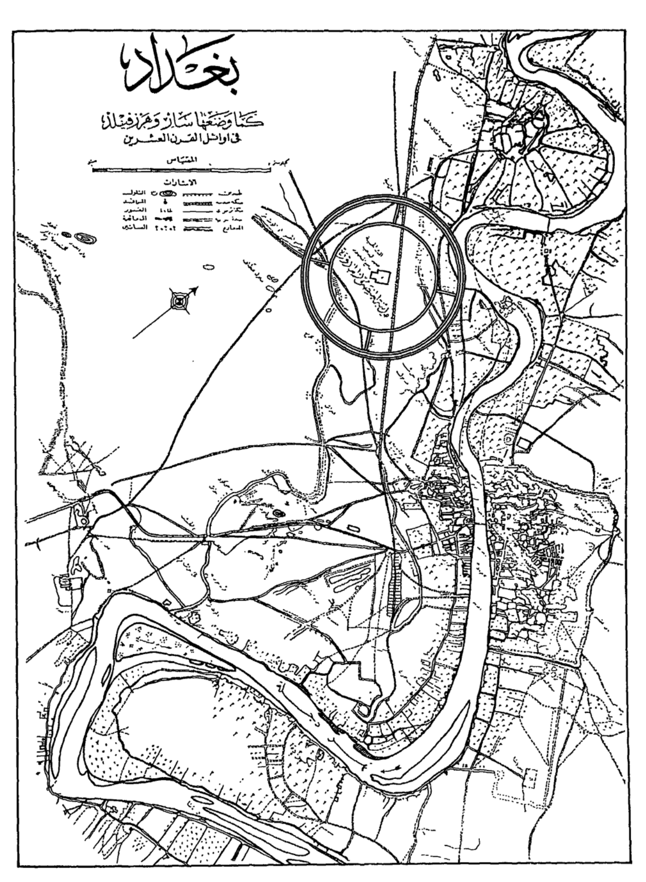
تعتبر المرحلة ما بين عام ١٨٦٩ م وحتى الانتداب البريطاني على العراق فترة تطور وانتعاش لمدينة بغداد وبالاخص فترة ولاية مدحت باشا (١٨٦٩ ـ ١٨٧١) م حيث تم اجراء تغييرات في بعض معالم المدينة وابنيتها نتيجة نقل مظاهر المدينة الغربية[٧] وتميزت بما يلي :

١ ـ تشييد ابنية لسفارات بعض الدول وهي الامريكية والروسية والالمانية والانكليزية والفرنسية في القسم الجنوبي من نهر دجلة .
٢ ـ انشاء بنايات المجلس البلدي والسراى ودائرة البريد .

---

(٦) المرجع السابق

(٧) د . الاشعب خالص ، مدينة بغداد ، نموها ، بنيتها ، تخطيطها ، الموسوعة الصيفية العدد ١٠٨ ، ١٩٨٢ م .



خارطة (٧) رسم سار وهرز فيلد أوائل القرن العشرين

٣ - بناء عدد من المدارس حيث كان عددها (٢٤) مدرسة بضمنها (٦) لغير المسلمين .
٤ - اقامة ابنية عسكرية وصحية وصناعية .
٥ - انشاء خط للترام تجره الخيول بين الكاظمية ومنطقة الجعيفر في الكرخ .

ومرت المدينة بعد حكم مدحت باشا بفترة من الخمول ومع ذلك فقد تم انشاء بعض المشاريع[٨] المهمة والتي تطلبتها ظروف تلك الفترة :

١ - مد سكة حديد بغداد - سامراء حيث أن العمل به قد ابتدأ عام ١٩٠٩ .
٢ - فتح محطة للاسلكي عام ١٩١٠ في الباب الوسطاني .
٣ - بناء سدة محيطة ببغداد في الجانب الشرقي سميت بسدة ناظم باشا أو السدة الشرقية لحماية بغداد من الفيضان .
٤ - شق الشارع الموصل بين جسر الشهداء والكاظمية وذلك لمساعدة الزوار بالانتقال بين بغداد والكاظمية .
٥ - شق شارع الرشيد لربط منطقة باب المعظم بالباب الشرقي لتسهيل مهمة المواصلات العسكرية بين المواقع العسكرية والمخازن .

في بداية هذا القرن تم رسم خرائط عديدة لبغداد منها خارطة سار وهرزفيلد خارطة (٧) والتي حدد فيها موقع مدينة المنصور وسور مدينة بغداد الشرقي ومحلاتها . كما وأن رشيد الخوجة رئيس أركان الجيش العثماني كان قد رسم خارطة اخرى (خارطة ٨) عام ١٩٠٨ تظهر بوضوح أكثر معالم المدينة واسوارها . كذلك قام العقيد الركن محمد امين زكي عام ١٩١٩ م برسم خارطة اخرى لا تختلف كثيرا عن الخارطة السابقة . ولقد قدرت نفوس مدينة بغداد في بداية القرن الحالي بـ (١٨٠) ألف نسمة وبمساحة مقدارها حوالي ٤ كم ٢ أن أن الكثافة السكانية كانت (٤٠٠ - ٦٠٠) شخص لكل هكتار[٩] .

٢-٧- بغداد في فترة الحكم الملكي :-

تطور المدينة في فترة الحكم الملكي :-

لقد تطورت مدينة بغداد خلال فترة الحكم الملكي كونها أصبحت عاصمة العراق ومركزا للتقدم العمراني والثقافي والاقتصادي والاجتماعي ، مما ادى إلى ان تكون المدينة مقرا لاجتذاب السكان من مختلف المدن فتوسعت باتجاه الشمال والجنوب . وأنشئت الدور على الطراز الغربي . والمستشفيات ودواوين الحكومة . وقد كان لاكتشاف النفط في القطر الأثر الكبير على تغيير شامل وتطور عام لمدينة بغداد فقد تم عمل سداد ترابية لوقاية المدينة من خطر الفيضان . وعلى الاخص في الجانب الشرقي حيث اقيمت سدة تحمي كل قطاع من قطاعاتها بينما كانت السدّة المقامة لسكة حديد بغداد - سامراء هي السدة الترابية التي تقي جانب الكرخ من خطر فيضان نهر الفرات .

وعند تأسيس مجالس الاعمار في بداية الخمسينات ، تم انشاء مشاريع اروائية عديدة لحماية بغداد وبقية مدن العراق من خطر الفيضان كمشروع منخفض الثرثار ، وسد دربند خان على دجلة ، وسد دوكان على الزاب الصغير وبحيرة الحبانية على الفرات وبفضل هذه المجالس تم وضع أول تخطيط عام لمدينة بغداد .

لقد كان لظهور السيارة الأثر الكبير على طبيعة الطرق في بغداد . فقد تم فتح العديد من الشوارع الجديدة ؛ حيث اصبحت في جانب الرصافة أربعة شوارع رئيسية توازي النهر وهى شارع الرشيد وشارع الكفاح (الملك غازى) وشارع الجمهورية (الملكة عالية) وشارع الشيخ عمر وتمتد هذه الشوارع الاربعة بين باب المعظم والباب الشرقي ، اضافة لذلك فان شارع المستنصر أقرب هذه الشوارع إلى النهر ويمتد لمسافة قصيرة فقط وكذلك فقد تم فتح شارع البنوك الحالي وشارع السعدون وشارع ابي نؤاس وبنيت على جانبه الايمن المقاهي والكازينوات ، وأصبح مركزا ترفيهيا اجتماعيا حتى يومنا هذا[١٠] .

أما في الجانب الغربي من بغداد - جانب الكرخ - فقد تم انشاء شارعين رئيسيين ، يمتد الأول من جسر الأحرار (الملك فيصل) إلى الكاظمية ويمتد الثاني من جسر الشهداء (مود) إلى خارج حدود المدينة وتمتد بينهما شوارع عريضة عديدة ساعدت كثيرا على تنظيم حركة المرور .

لقد كان عدد الجسور في تلك الفترة لا تزيد عن أربعة فقط جسران سبق ذكرهما اضافة لذلك جسر الأئمة العائم وجسر الصرافية الحديدي والذي تمر بمحاذاته سكة الحديد أيضا .

لقد امتد العمران في المدينة طوليا وعلى امتداد النهر ، وساهم السكان مع بعض دوائر الدولة بذلك كدائرة السكك الحديدية والمصرف العقاري وغيرها ، حيث قامت بانشاء احياء سكنية عديدة مثل حي بغداد الجديدة ، وحي المأمون والمنصور والدور

---

(٨) كوك ريجاد ، بغداد مدينة السلام ، ترجمة د . مصطفى جواد وفؤاد جميل ، الجزء الثاني ، ١٩٦٧
(٩) د . الاشعب خالص ، مرجع سابق
(١٠) الحسين ، عبدالرزاق ، العراق قديما وحديثا ، مطبعة العرنان عبيدا ، ١٩٥٨.

الحكومية في تل محمد والزعفرانية والشيخ عمر والسلام والحرية ومنطقة المطار . كما وتم انشاء احياء حديثة على النمط الغربي مثل البتاوين والعلوية والوزيرية والصالحية .(١١)

لقد كان المركز التجاري في الجانب الشرقي من بغداد ـ في منطقة الرصافة يشمل شارع الرشيد والمناطق المحيطة به وبالرغم من توسع المدينة شمالا وجنوبا الا انه حافظ على موقعه ، أما المركز الحكومي والاداري فانه قد تمثل بالمباني الحكومية في جانب الكرخ .

وظهرت مناطق صناعية عديدة قسم منها لتصليح السيارات والمكائن مثل شارع الشيخ عمر جانب الرصافة والشيخ معروف في جانب الكرخ ومناطق اخرى مثل منطقة السلام والشالجية ومعسكر الرشيد والدورة والنعيرية .

ان اهم ما يميز المدينة خلال هذه الفترة ينحصر فيما يلي :

١ ـ اتساع المدينة طوليا بمحاذاة نهر دجلة وعلى الجانبين مما جعل المدينة تأخذ شكلا شريطيا طويلا .
٢ ـ وجود السداد الشرقية والغربية كوقاية للمدينة من خطر الفيضان .
٣ ـ فتح العديد من شبكات الطرق الحديثة طوليا وعرضيا مع انشاء ثلاثة جسور ثانية .
٤ ـ اعتماد النظام الشبكي لشوارع المدينة المشيدة حديثا بينما نجد ان النظام العشوائي كان سائدا في تخطيط شوارع المناطق القديمة للمدينة .
٥ ـ اتخذت المباني الحديثة طابعا غربيا طغى على الابنية القديمة المشيدة على الطراز العربي الاصيل .
٦ ـ ظهور المركز الحكومي والاداري في الجانب الغربي للمدينة وفي منطقة كرادة مريم .
٧ ـ استمرار عمل المركز التجاري على جانبي النهر مع بداية ظهور مراكز تجارية اخرى في مناطق مختلفة من بغداد .
٨ ـ تحديد المناطق الصناعية في مواقع عديدة من بغداد .
٩ ـ تمركز النشاط الثقافي في منطقة الوزيرية قرب باب المعظم .
١٠ ـ ازدياد عدد الصرائف في منطقة الثورة في الجانب الشرقي والشعلة في الجانب الغربي من المدينة .

٣ ـ التصاميم الاساسية لمدينة بغداد :

ان أول محاولة لتخطيط مدينة بغداد تعود إلى الثلاثينات من هذا القرن ، حيث تم تكليف البروفسور الالماني الدكتور (ج ـ بريكس) ومعاونه الدكتور (برنو ونيو) بوضع مخطط عام لمدينة بغداد .(١٢)

وقد اعد التصميم ليستوعب نصف مليون نسمه فقط ، الا انه لم يكتب لهذا التصميم التنفيذ والنجاح وذلك لحداثة القطر في مجال التخطيط ولعدم وجود المال والكوادر بالقدر الكافي(١٣) هذا مع العلم بأن عدد نفوس المدينة كان قد تجاوز النصف مليون نسمة حسب احصاء عام ١٩٤٧ م .

وتبع ذلك الاتفاق مع شركات اجنبية عديدة لتخطيط مدينة بغداد وقدمت تصاميمها كما هو مبين ادناه :

١ ـ شركة منيوبريو سبينسلي ومكفرلين الانكليزية عام ١٩٥٦ م(١٤)
٢ ـ شركة دوكسيادس اليونانية عام ١٩٥٩ م(١٥)
٣ ـ شركة بول سرفيس البولندية عام ١٩٦٧ م(١٦)
٤ ـ شركة بول سرفيس البولندية (التصميم الالماني الشامل) عام ١٩٧٣(١٧)
٥ ـ شركة (J.C.C.F) اليابانية (اعمار اقليم بغداد الكبرى) حيث أن العمل مازال مستمرا .

---

(١١) د . الاشعب خالص ، مرجع سابق

(١٢) قطان سعدي ، التصاميم الاساسية لمدينة بغداد ، محاضرة القاها في ندوة التعليم المستمر بغداد ٢٠٠٠ ، جامعة بغداد ١٩٨٤ م

(١٣) الاشعب خالص ، مرجع سابق

(١٤) - MINOPRIO AND SPEN CELY AND P.W. MACFARLANE, Report on (THE MASTER PLAN FOR CITY OF BAGHDAD) 1956

(١٥) - DOXIADIS ASSOCIATES. CONSULTING ENGINEERS, REPORT ON THE DEVELOPMENT OF BAGHDAD Project QGHP 105, Periodical report No. 1.3.4.,1959 .

(١٦) - POLSERVICE CONSULTING ENGINEERS, MASTER PLAN OF BAGHDAD VOLUME 1,2,1969- WARSAW-POLAND.

(١٧) - POLSERVICE CONSULATING ENGINEERS, COMPREHSIVE DEVELOPMENT PLAN OF BAGHDAD CDP 1973 WARSAW -POLAND.

كما وقامت شركات عدة بدراسة النقل[18] وحل مشاكل المرور وقدمت تقاريرها كما هو مدرج ادناه :

١ - شركة أوتام الفرنسية عام ١٩٧٣ م[19]
٢ - شركة أوتام الفرنسية عام ١٩٧٤ م[20]
٣ - شركة سكوت ولسن عام ١٩٨٠ م[21]
٤ - شركة سكوت ولسن عام ١٩٨٢ م

وسيتم التطرق إلى ما قامت به شركة منيو بريو وشركاه عام ١٩٥٦ وما تم تنفيذه لحد الآن ، بالرغم من كون العديد من الشركات الاخرى قد ايدت ماجاء بمقترحات شركة مينو بريو خصوصا في موضوعي النقل والسكن .

٤ - التصميم الاساسي لمدينة بغداد ١٩٥٦ م :

لقد قامت أمانة العاصمة بالتعاقد مع شركة (مينو بريو ، سبينسلي و ماكفرلين عام ١٩٥٤ للقيام بعمل تصميم اساسي لمدينة بغداد . فقامت الشركة عام ١٩٥٦ بتقديم تقريرها وخارطة باستعمالات الارض بمقياس (١ : ٢٥٠٠٠) - خارطة (٩) مع خرائط تفصيلية لمناطق الكاظمية ، الاعظمية الرصافة ، والكرخ . وعلى اساس ان قابلية المدينة الاستيعابية ستصل إلى أقل من ٥ر١ مليون نسمة (جدول ١) بعد خمسين سنة من تقديم التقرير . الا ان نفوس مدينة بغداد عام ١٩٦٥ كانت قد تجاوزت هذا الرقم اي بعد اقل من عشرة أعوام فقط من تقديم التصميم الاساسي للشركة .

ان تقرير الشركة وخاصة استعمالات الارض[22] تظهر لنا بأن التصميم جاء ليحقق الاقتصاد في الخدمات العامة ، اضافة للتركيز على تقليل الجولة اليومية بين البيت والعمل . لذا فقد جاء شكل المدينة دائريا وبقطر يقرب من ١٨ كم ومحاط بحزام أخضر عرضه ٩ كم لغرض ايقاف توسع البناء في المدينة وسد الاتربة .

ولغرض توفير مناطق سكنية جديدة . اقترح المخطط[23] إزالة السدة الشرقية واقامة سدة ترابية جديدة تبعد حوالي ٥ر٤ كم عنها ، لغرض حماية المدينة من اخطار الفيضانات المحتملة .

لقد اشتمل التقرير على تقسيم المدينة إلى ثمانية قطاعات سكنية أربعة منها في كل جانب من جانبي النهر بحيث يبلغ عدد نفوس كل قطاع حوالي (٥٠٠ر١٨٧) ألف نسمة . ويتضمن كل قطاع (١٨ محلة) تحتوي على (٠٠٠ر١٠) ألف نسمة تقريبا .

وعلى الرغم من[24] عدم وضوح التدرج السكني فان الفكرة الاساسية للمحلة كانت صحيحة من ناحية مركز المحلة وعدم التقاطع مع طرق المرور .

ومن مقترحات الشركة التي ادت عند تنفيذها إلى اجراء تغييرات كبيرة في شكل المدينة وزيادة في كفاءة مرافقها ، وبالاخص تلك التي اكدت الشركات الاخرى على اهمية وجودها وهي :

١ - اعتمد التصميم نظاما دائريا شعاعيا لشوارع المدينة ونظاما شبكيا في المنطقة المركزية منها .
٢ - تقسيم المدينة إلى ثمانية قطاعات ، أربعة منها في كل جانب من جانبي النهر .
٣ - اقترحت الشركة فكرة العمل بالمحلة السكنية (وحدة الجيرة) بحدود (٦-١٥) ألف نسمة لكل منها ، مع توفير كافة متطلباتها الخدمية واحتياجاتها .
٤ - ازالة مراكز المناطق السكنية القديمة في كل من الكرخ والرصافة والاعظمية والكاظمية واعادة تطويرها بتخصيص جزء منها في منطقة الرصافة لاغراض المركز المدني وجزء آخر في منطقة الكرخ لاغراض المركز الحكومي ، والاستفادة من الاجزاء الاخرى لاغراض تجارية وسكنية وصناعية .

---

(١٨) - OTAM STUDY OF THE TRAFFIC NETWORK AND THE TRAFFIC LIGHT SYSTEM OF THE CITY OF BAGHDAD Forth stage Develeped proposal. First Part, General Report Augest 1973.

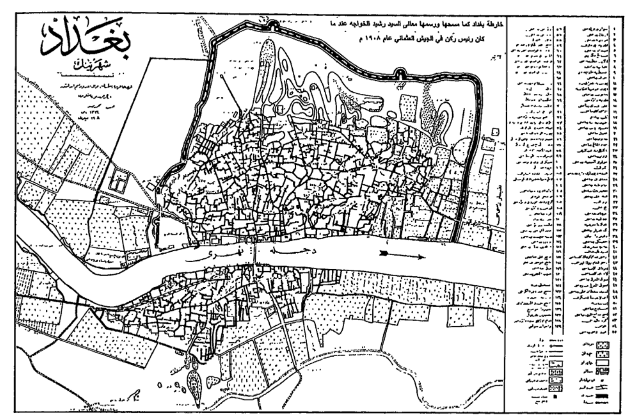
(١٩) - OTAM STUDY OF THE TRAFFIC NET WORK AND THE TRAFFIC LIGHT SYSTEM OF THE CITY OF BAGHDAD CHICE OF THE CITY OF BAGHDAD . 1974.

(٢٠) - SCOTT WILSON KIRK PARTICK AND PARTNERS BCTS FUTURE LAND USE DATA Report 1980.

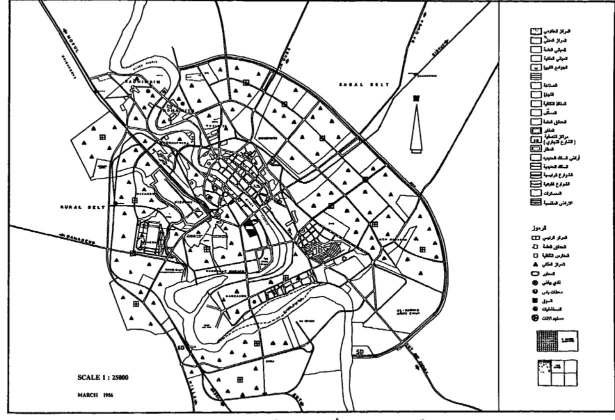
(٢١) SCOTT WILSON KIRKPARTICK AND PARTNERS BCTS BAGHDAD COMPREHENSIVE TRANSPORTATION STUDY Draft final report December, 1982.

(٢٢) - MINOPRIO and Spencaly.

(٢٣) (٢٤) مرجع سابق



خارطة (٨) رسم - رشيد الخوجة عام ١٩٠٨ م



خارطة (٩) التصميم الأساسي لمدينة بغداد عام ١٩٥٦ م

جدول (١) يبين توزيع السكان في مدينة بغداد لغاية عام ٢٠٠٦ (٢٥)

أماكن السكن المقترحـــــة	عدد النفوس الف نسمة	المساحـــة الف / هكتار
الابقاء على المناطق السكنية القديمة	٢٩١ر٩٥١	١ر٣٤٦
تطوير المناطق السكنية القديمة	٣٣ر٩٥٥	٠ر١٦١
اختيار مناطق سكنية جديدة	٢٤٢ر٦٦٤	١ر٨٤٢
تطوير مواقع الصرائف الحالية	١٢ر٩٥١	٠ر٠٩٨
اختيار مواقع جديدة لاسكان اصحاب الصرائف المتبقية	٩٤ر٠٧٤	٠ر٧١٤
المواقع الجديدة لاستيعاب الزيادة السكانية حسب التصميم	٧٩١ر٧١٨	٦ر٠١١
المجموع الكلي :	١٤٦٧ر٣١٣	١٠ر١٧٢

جدول (٢)
التصميم الأساسي لمدينة بغداد ١٩٥٦
استعمالات الاراضي (المساحة بالهكتار)*

الاستعمـــال	نسبة المساحة الكليـة	المساحة الكلية	الجانب الشرقي	الجانب الغربي
السكن	٤٩ر٣	١٠١٧٣	٤٥٨٧	٤٦٨٦ **
الطرق	٦ر٤	١٣٠٨	٨٤٥	٤٦٣
سكك الحديد	١ر٨	٣٧٤	١١٦	٢٥٨
المطار	١ر٦	٣١١	-	٣١١
الصناعة	١١ر١	٢٢٨٩	٩٧٥	١٣١٤
التجارة	٠ر٩	١٩٣	١٦٢	٣١
الابنية العامة	٠ر٩	١٨٦	١٠٧	٧٩
القصر الجمهوري (الملكي)	٠ر٦	١٤٠	٦	١٣٤
الثقافة	١ر٣	٢٧٠	٢٦٢	٨
الفضاءات المفتوحة	٩ر٧	٢٠١٠	١٣٧٩	٦٣١
المقابر	١ر٠	٢١١	١٥١	٦٠
الارض المضافة من النهر	٢ر٥	٥١٠	٣٧٣	١٣٧
المجاري	٠ر٣	٧٠	٣٩	٣١
النهر	٧ر٣	١٥٠٤	٧٥٢	٧٥٢
اغراض اخرى	٥ر٣	١١٠٥	١١٠٥	-
المجموع	١٠٠	٢٠٦٥٤	١١٧٥٩	٨٨٩٥

* لقد تم تحويل وحدات المساحة في هذا الجدول من الايكر بالمقياس الانكليزي إلى الهكتار .
** بضمنها (١٥٥) هكتارا اصبحت من الفضاءات المفتوحة بعد أن كانت تابعة للدفاع .

(٢٥) مرجع سابق

٥ - ازالة السداد الشرقية والغربية ، وتوفير مناطق سكنية جديدة خارجها لاسكان المتبقي من سكنة المناطق القديمة واصحاب الصرائف وتحديد مناطق اخرى للزيادات المستقبلية المتوقعة في السكان . مع توفير كافة المتطلبات الثقافية والاجتماعية والخدمية . وانشاء سداد جديدة خارج حدود تلك المناطق .
٦ - انشاء حزام أخضر بعرض ٩ كم يحيط بالمدينة ويساعد على ايقاف التوسع في البناء وتقليل تأثير الرياح وصد الاتربة عن المدينة .
٧ - لغرض استكمال نظام الطرق الدائري الشعاعي للمدينة وربطها بالشوارع والجسور المقامة سابقا اقترح المصمم انشاء شوارع عدة وجسورا تساهم عند انشائها بالمساعدة على تخفيف الاختناقات عند التقاطعات ، وتسهيل حركة السير وتقليل حوادث المرور .
٨ - حددت الشركة استيعاب المدينة في نهاية فترة التصميم اي بعد خمسين سنة بأقل من ٥ر١ مليون نسمة بينما نجد ان نفوس المدينة قد تجاوزت هذا الرقم في احصاء عام ١٩٦٧ م .
٩ - اعتمدت الشركة بتصميمها على السكن المنفرد ولم يتطرق التقرير إلى السكن العمودي مما أدى إلى توسع مساحة المدينة بشكل كبير نتيجة الزيادة الحاصلة باعداد السكان .

٥ - الخلاصة والتوصيـــات :

ان اعادة تخطيط وتصميم مدننا وانشاء احياء سكنية حديثة ، اصبح من الامور الضرورية الملحة وخصوصا عندما اصبحت هذه المدن لا تواكب التطور الذي رافق كافة مناحي الحياة الثقافية والإجتماعية والمعاشية للسكان . كما وأن التحول الكبير الذي طغى على العديد من دول العالم الثالث بالتحويل من بلدان زراعية - تعتمد كليا أو جزئيا على استيراداتها من الدول الصناعية لتوفر متطلباتها - إلى بلدان أكثر تطورا من الناحية الصناعية ، مما ادى إلى خلق فرص عمل ، شجعت اعدادا كبيرة من ابناء الريف على الهجرة إلى المدن ، والتي تطلبت اتخاذ قرارات بلدية بتوسع عمراني للمدينة غير مبرمج ، اثر بشكل مباشر على وظائف المدينة وطاقتها المتوفرة لغرض احتواء تلك الزيادة في عدد السكان .

ورغم كل المحاولات التي يقوم بها مخططو المدن لوضع الحلول الآنية والسريعة ، الا انها تبقى عاجزة عن حل المشاكل بصورة عامة . بل انها تتراكم وتتعقد حتى انها تصبح عبئا خطيرا يهدد أمن سكان المدينة ويسلبهم الراحة والاستقرار .

لقد وصلت مدينة بغداد قبل عام ١٩٥٦ إلى طريق مغلق ، وأصبحت مدينة مقيدة بالسداد الشرقية والغربية الاان تصميم المدينة عام ١٩٥٦ من قبل شركة مينوبريو جاء على اساس تحقيق طفرة نوعية وانطلاقة نحو التخطيط العلمي المبرمج لكي تستطيع النهوض بأعباء الوظائف المناطة بها . وفي سبيل وضع الحلول العلمية للمشاكل التي تراكمت عبر سنين طويلة من عمر المدينة . الا ان انشاء مشاريع الري من قبل مجلس الاعمار كسد دوكان وسد دربند خان والثرثار والحبانية قد اثر تأثيرا مباشرا على حماية المدينة من خطر الفيضان وساعد على توسع المدينة خارج حدود السداد الشرقية والغربية ، مما ساهم بالحد من التوسع باتجاه الشمال والجنوب ، فأخذت المدينة شكلا دائريا وتوسعت حدود امانة العاصمة عدة مرات خلال فترة زمنية قصيرة .
لقد كان لتوسيع حدود امانة العاصمة اثر مباشر على توفير مساحات واسعة من الارض الاميرية التي وزعت على المواطنين ، كما وشجعت اصحاب الاراضي الواسعة على تقسيمها بمساحات صغيرة لكي يسهل بيعها على المواطنين لغرض تشييد دور سكنية عليها ، خصوصا تلك التي تقع عادة على الطرق العامة وقرب مشاريع الاسكان الحكومية ، حيث توفرت فيها تسهيلات النقل والخدمات العامة التي قدمتها السلطات لهذه المشاريع .

وعلى الرغم من أن التصميم الاساسي حدد مواقع المناطق السكنية الجديدة خارج حدود السداد الشرقية والغربية لاسكان اصحاب الصرائف والذين زاد عددهم على١٠٧ آلاف نسمة ، اضافة لتوفير قطع سكنية جديدة لقسم من سكنة المناطق القديمة التي اعيد تخطيطها واخرى للتوسع المستقبلي ، الا انه لم يحدد كيفية تطورها . ونتيجة للتغيرات الاقتصادية والاجتماعية وازدياد الوعي الصحي للمواطنين والهجرة الانفجارية من الريف إلى المدينة . وخصوصا بعد ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨ . مع توفر فرص عمل أكبر في مدينة بغداد . كل ذلك قد ساعد على اتساع رقعة المدينة بشكل افقي مما جعل عملية النقل وايصال الخدمات العامة امورا في غاية التعقيد وادى إلى زيادات كبيرة في كلف التنفيذ وتطلب اتخاذ اجراءات فورية اخرى لوضع تصاميم جديدة ساعدت على ايجاد الوسائل اللازمة للمساهمة بحل مشكلة السكن .

وعند ارتفاع المستوى المعيشي للمواطنين وتعقد حياتهم وتنامي متطلباتهم ، تزداد عندهم الحاجة إلى استعمال وسائط النقل الحديثة ، مما كان له الاثر المباشر على تحديد التخصيصات المناسبة لاستعمالات الارض ووضع الحلول الضرورية للتطوير المستقبلي لكي تتمكن من رفع كفاءة المدينة لتأدية متطلباتها والقيام بأعبائها الوظيفية التجارية والصناعية والسكنية والثقافية وادى ذلك إلى وجود

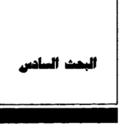
نظام للنقل كفوً ومتطور اضافة لكونه يساعد على حل مشاكل المدينة فانه يساهم مساهمة فعالة بتنفيذ خطة التنمية القومية بالكفاءة والكلفة المعتمدة نسبيا وضمن المدة المقررة .

واعتمدت الشركة عند قيامها بوضع التصميم الأساسي للمدينة عام ١٩٥٦ على توفير شبكة للطرق والشوارع والجسور ومحطات لنقل المسافرين بواسطة الحافلات والسكك الحديد للمساعدة على حل مشكلة النقل في المدينة . ولوان ذلك لم يدم طويلا ، الا ان الشركات الاخرى اقترحت حلولا لها كطرق المرور السريع والانفاق والجسور ومناطق لعبور المشاة وتنظيم المرور بواسطة الاضوية المرورية والنقل بواسطة الحافلات وسيارات الأجرة وغيرها . كما وان الجدول(٢) باستعمالات الارض بين بأن الشركة اقترحت كذلك توفير مساحات اخرى للتوسع المستقبلي في المجالات الصناعية والتجارية والثقافية والفضاءات المفتوحة كالحدائق والباركات وحزاما اخضر بعرض ٩ كم يساعد على صد الاتربة عن المدينة وحمايتها من الرياح .

كما وان التصميم لم يتطرق إلى عدد من المشاكل التي المت بالمدينة وأثرت على كفاءتها ومقدرتها على النهوض وتحمل الاعباء المناطة بها ، مما حدى بالسلطات المسؤولة الالتجاء إلى شركات اجنبية اخرى لاجراء دراسات وتقديم تصاميم جديدة وتوصيات تساهم في رفع كفاءة المدينة لتواكب التطور الذي شمل كافة مناحي الحياة ، ولكي تصبح مدينة عصرية متطورة - في الوقت نفسه - محافظة على التراث العربي الاصيل ، ومعبرة عن جمال الطابع الاسلامي المتميز بالبساطة والاصالة وعراقة المحتد .

ومن الممكن اعتبار التوصيات التالية تساهم على حل العديد من المشاكل التي اعاقت تطور مدينة بغداد وأغلب مدننا العربية وتحد من استفحالها لكي تحقق نتائج أكثر ايجابية في سبيل تحقيق الطموح :

١ - الاستفادة من الخبرات المتخصصة في الوطن العربي لتحقيق تصاميم أكثر ملاءمة لظروف حياتنا ومتطلبات عاداتنا وتقاليدنا .
٢ - اتخاذ اجراءات اشد لغرض المحافظة على المعالم الاثرية والتاريخية والمباني ذات القيمة المعمارية المتميزة .
٣ - وضع الضوابط للحد من ظاهرة الهجرة من الريف إلى المدينة .
٤ - مساهمة دوائر الدولة واصحاب الاراضي من المواطنين ببناء المجمعات السكنية على شكل عمارات متعددة الطوابق للمساعدة على حل مشكلة السكن .
٥ - زيادة الاراضي المخصصة للملاعب والحدائق والباركات داخل حدود المدينة وخارجها ، وخصوصا داخل الاحياء السكنية وحول المناطق الصناعية .
٦ - اجراء الدراسات اللازمة لغرض تنظيم المرور ، ورفع الطاقة الاستيعابية لشوارع المدينة ومساحاتها ، مع تخصيص مواقع جديدة لوقوف السيارات في مركز المدينة وقرب المناطق التجارية والسياحية .
٧ - دعم المعهد العربي لانماء المدن بكوادر متخصصة كفوءة من الاقطار العربية والاجنبية ، وزيادة المسئولية الملقاة على عاتقه بفسح المجال لفتح دراسات جامعية أولية وعليا للطلبة ودورات تخصصية للعاملين في هذا المجال من الاقطار العربية لاعادة تأهيلهم وزيادة مقدرتهم وكفاءتهم .



مستقبل التطور الحضري في الكويت

دكتور / عبد الاله يوسف أبو عياش

المقدمـة :

تميزت الكويت بتطور حضري واسع سار بمعدلات تسارعية منذ مطلع الخمسينات . وقد جاء هذا التسارع الحضري في الرقعة الحضرية الكويتية نتيجة مباشرة لتزايد تدفق العوائد النفطية ومردوداتها وتأثيراتها الواسعة على الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية وعلى التركيبة السكانية والديمغرافية للدولة . ونظرا لأن النمو والتوسع الحضري تم بصورة فجائية وسريعة ، فقد فاقت معدلاته في بعض المراحل سقف التوقعات المقدرة له . فكانت النتيجة ضغوطا متزايدة على الرقعة الحضرية والخدمات المكملة لها بحيث أفرز طيفا متنوعا من المشكلات الاسكانية والاجتماعية والبيئية وغيرها .

وكان لابد من اعادة النظر في الخطط الحضرية والتخطيط الحضري الموجّه لاتجاهات ومقادير التنمية الحضرية والتوسع المكاني المطلوب . ولهذا فقد شهد التخطيط تغيرات وتبدلات مستمرة تمثلت بشكل واضح في التعديلات المتلاحقة على الهيكل العام للتخطيط الحضري في الكويت ، وبرزت هذه التعديلات في ضوء مجموعة من الوقائع والظروف الاقتصادية والسياسية والاجتماعية التي تواجه عمليات التنبوء بها صعوبات ومشكلات عديدة . وربما كانت هذه الصعوبات أهم المعوقات التي تواجّه المخططين الحضريين الباحثين عن نماذج تحليلية تقترب تنبوءاتها من الواقع الحالي والمنظور .

ورغم ذلك ، فقد نجحت الكويت في توجهاتها التخطيطية في المضمار الحضري بحيث أفرزت واقعا حضريا متطورا تتكامل فيه عناصر وقوى التبدل الحضري . ذلك ان بروز المشكلات لا ينقص من تماسك الخطة مادامت الرؤية المستقبلية واضحة الأهداف والمسارات .

الهـــدف :

تهدف هذه الدراسة إلى مناقشة أبعاد التطور الحضري المستقبلي ضمن التوقعات التي رسمتها الخطط الهيكلية للكويت ، وفي ضوء المعطيات والمعوقات المحددة لاتجاهات التنمية الحضرية فيها . وستركز هذه الدراسة على مناقشة موضوعين رئيسين يتناول الموضوع الأول : الأبعاد المستقبلية للتنمية الحضرية في الكتلة الحضرية أو التجمع الحضري Urban Agglomeration الحالي في الكويت . ويمكن تحديد هذا التجمع في المنطقة العمرانية الممتدة من مدينة الجهراء غربا إلى منطقة الشعيبة جنوبا .

ويبحث الموضوع الثاني : استراتيجية النمو الحضري للمراكز والمدن الجديدة في الكويت . وتتركز المناقشة بشكل رئيسي على مدينة الصبية في الشمال ومدينة الخيران في الجنوب .

ولا شك في أن الموضوعين يترابطان مع بعضهما بعضا نظرا لأن الضغوط المتزايدة والكثافات والاختناقات الشديدة التي تتعرض لها المنطقة الحضرية الحالية في الكويت هي التي أدت إلى البحث عن مناطق نمو جديدة تخفف من أعباء تركز الأنشطة والفعاليات المختلفة فيها .

أولا : الأبعاد المستقبلية للتنمية الحضرية :

تتوسع وتتبدل خصائص وملامح المناطق الحضرية نتيجة الضغوط التي تولدها مجموعة مترابطة ومتداخلة من العوامل المؤثرة على شكل ونوعية البيئة الحضرية المطلوبة . كما تتأثر بالبعد المكاني الذي يحدد كيفية التوزيع الحيّزي للأنشطة السكانية والاقتصادية والاجتماعية وغيرها . وعلى الرغم من أهمية كل الأنشطة والفعاليات المتواجدة في الرقعة الحضرية ، الا انه يمكن التركيز على أبرزها

وأوسعها تأثيرا على خصائص التطور الحضري ويمكن القول ان السكان والعمالة والاسكان ، بالاضافة إلى شبكة الطرق والنقل والصناعة والتجارة هي أهم محددات التوسع الحضري . ولهذا فانه ستتم مناقشة هذه الموضوعات والتقديرات الخاصة بالنمو والتوسع المستقبلي المرتقب في مؤشراتها التالية :

١ ـ السكان :

أدت الهجرة الواسعة للأيدي العاملة إلى الكويت إلى تزايد سكاني سريع تم على شكل طفرات متتابعة . فقد كان عدد السكان في عام ١٩٦١ حوالي ٣١٠ آلاف نسمة وسرعان ما قفز الرقم إلى حوالي مليون نسمة في عام ١٩٧٥ . ووصل العدد إلى حوالي ١,٦ مليون نسمة في عام ١٩٨٥ . ومن المتوقع ان يستمر التزايد السكاني مستقبلا ولكن بنسب منخفضة بحيث يصل العدد في عام ١٩٩٠ إلى حوالي مليوني نسمة ، ومن المتوقع أن يبلغ عدد السكان في نهاية هذا القرن حوالي ٢,٥ مليون نسمة [١].

ان أهم ما ميّز الواقع السكاني في الكويت ان نسبة الكويتيين خلال عقدي الستينات والسبعينات كانت في تناقص مستمر . وفي المقابل فقد كانت هناك زيادة مستمرة في نسبة غير الكويتيين . وتهدف الخطة السكانية المستقبلية إلى تقليل هذا التفاوت الكبير بين نسب الكويتيين وغير الكويتيين بحيث ترتفع النسبة الكويتية من حوالي ٤١٪ لعام ١٩٨٠ م إلى حوالي ٥٤٪ في نهاية هذا القرن .

٢ ـ العمالة :

لقد كان العمل هو الدافع الرئيسي للهجرة المكثفة التي شهدتها الكويت . وقد تطور وتوسع سوق العمل هو الآخر بتسارع كبير . ويلاحظ من البيانات الخاصة بالعمالة ان نسبة اسهام الكويتيين في قوة العمل بقيت خلال المرحلة الممتدة من عام ١٩٦٥ إلى عام ١٩٨٥ أقل من ٣٠٪ من اجمالي القوى العاملة (جدول ١) . ويمكن أن تعزى هذه النسبة المنخفضة إلى ان معظم القوى العاملة المهاجرة هي من فئات الشباب ومن الذكور غير المتزوجين . ويؤدي هذا إلى رفع نسبة العاملين في فئات الجماعات المهاجرة إلى الكويت . كما يمكن أن يعزى ذلك إلى ضيق فرص العمل التي ترغب العمالة الكويتية الاندماج فيها . ويلاحظ على سبيل المثال الانخفاض الحاد في نسبة الكويتيين في الأعمال المهنية اليدوية أو ما تسمى بمهن الياقات الزرقاء .

وتهدف الخطة المستقبلية للعمالة في الكويت إلى زيادة اسهام الكويتيين في العمل ورفع نسبتهم بحيث ترتفع من ٢٥٪ في عام ١٩٨٥ إلى حوالي ٤٠٪ في نهاية هذا القرن .

٣ ـ الاسكان :

زادت أعداد الوحدات السكنية في الكويت من حوالي ١٥١ ألف وحدة سكنية في عام ١٩٧٥ إلى حوالي ١٨٠ ألف وحدة في عام ١٩٨٠ . وكان يوجد في محافظة حولي حوالي ١١٠ آلاف مسكن أو ما يعادل ٦١٪ من المجموع الكلي للوحدات السكنية . وجاءت محافظة الأحمدي بالمرتبة الثانية حيث قدرت أعداد مساكنها بحوالي ٢٩ ألف وحدة سكنية أو حوالي ١٦٪ من المجموع . وتلتها محافظة العاصمة التي كان فيها ٢٤ ألف وحدة سكنية ومحافظة الجهراء التي بلغت وحداتها السكنية ما يقارب ١٧ ألف مسكن .

وقدرت أعداد المساكن لعام ١٩٨٥ بحوالي ٢٤٠ ألف وحدة سكنية . وتهدف الخطة المستقبلية لانشاء حوالي ٧٠ ألف وحدة سكنية بين ١٩٨٥ ـ ١٩٩٠ وحوالي ٦١ ألف وحدة بين ١٩٩٠ ـ ١٩٩٥ . أما خلال السنوات الممتدة بين ١٩٩٥ ـ ٢٠٠٠ ، فتقدر أعداد الوحدات السكنية المتوقع تشييدها بحوالي ٧٨ ألف وحدة سكنية [٢] (جدول ٢) .

والمعروف ان الوحدات السكنية تُشيّد من قبل القطاع الخاص والقطاع العام . ويعتمد القطاع الخاص على القروض والتسهيلات المقدمة من بنك التسليف . أما القطاع العام فيتم تشييد مساكنه من خلال الهيئة العامة للاسكان . ويبين شكل (١) المناطق المقترحة للبرامج الاسكانية المستقبلية في الكويت .

---

(١) بلدية الكويت – **المخطط الهيكلي لدولة الكويت** – التعديل الثاني – ١٩٨٣ م ص ٥ .

(٢) بلدية الكويت – المصدر السابق – ص ٣٣ .

جدول (١)
التطور السكاني والقوى العاملة والتوقعات المستقبلية (بالآلاف)

السـنة	الكويتيون	غير الكويتيين	المجمـوع	العمالة الكويتية	العمالة غير الكويتية	المجموع
١٩٦٥	٢٢٥	٢٥١	٤٧٦	٤٣	١٤١	١٨٤
١٩٧٠	٣٥٧	٣٩٨	٧٥٥	٦٥	١٧٧	٢٤٢
١٩٧٥	٤٧٦	٥٢٤	١٠٠٠	٩١	٢١٤	٣٠٥
١٩٨٠	٥٧٢	٧٩٥	١٣٣٧	١٠٣	٣٨١	٤٨٤
١٩٨٥	٨٦٢	٩٢٨	١٦٠٠	١٣٨	٤١٢	٥٥٠
١٩٩٠	١٠١٨	١٠٧١	٢٠٩٠	١٨٥	٤٤١	٦٢٦
١٩٩٥	١١٩٦	١١٢٠	٢٣٢٠	٢٥٧	٤٣٣	٦٩٠
٢٠٠٠	١٣٦٩	١١٢٩	٢٥٠٠	٣٢١	٤٤١	٧٦٢

★ هذه الأرقام تقديرية وقابلة للتعديل في ضوء السياسة السكانية للدولة .

المصدر : وزارة التخطيط ـ المجموعة الاحصائية السنوية ١٩٨٤ ـ ص ٢٥ .
بلدية الكويت ـ المصدر السابق ـ ص ٢٤ .

جدول (٢)
الاحتياجات السكنية في الخطة المستقبلية للكويت (بالألف وحدة سكنية)

	١٩٨٠ ـ ٨٥	١٩٨٥ ـ ٩٠	١٩٩٠ ـ ٩٥	١٩٩٥ ـ ٢٠٠٠	٢٠٠٠ ـ ٢٠٠٥
الكويتيـــون	٢٣	٢٧	٤٠	٤٩	٦٠
غير الكويتيـــين	٣٧	٤٣	٢١	٢٩	٣٩
المجمـوع	٦٠	٧٠	٦١	٧٨	٩٩

★ المصدر : بلدية الكويت ـ المخطط الهيكلي ـ ١٩٨٣ ـ ص ٣٣ .

ويتم تقدير الاحتياجات الاسكانية في ضوء عدة أهداف أهمها :

١) توفير مساكن جديدة وملائمة للاسر الحديثة التكوين .
٢) التخفيف من الازدحام الاسكاني من خلال توفير سكن مستقل لكل اسرة .
٣) تجديد وصيانة الوحدات السكنية القديمة .

وكانت دراسات المخطط الهيكلي المعدل الأول قد أشارت إلى أن القدرات الاستيعابية لمنطقة التجمع الحضري الكويتي كانت في حدود ١,٧ مليون نسمة . ونظرا لأن التقديرات المتعلقة باعداد السكان في الكويت ستتجاوز هذا الرقم خلال السنوات القادمة ، فقد أخذت الخطة المستقبلية بعين الاعتبار أهمية البحث عن مراكز نمو جديدة تتمثل باقامة مدن جديدة . وهذا ما سيتم مناقشته في الموضوع الثاني .

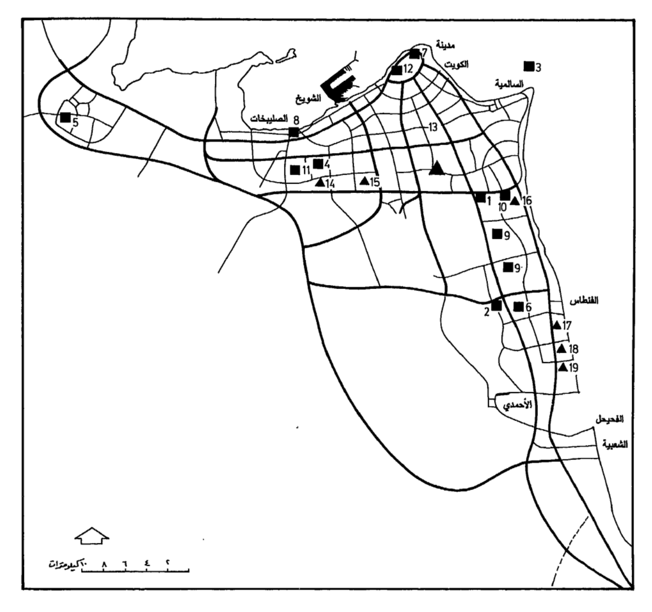
٤ ـ التجارة والصناعة :

أ ـ التجـارة :

يعاني قطاع التجارة والصناعة من تباطوء في النمو والتطور نتيجة الركود الاقتصادي الذي مازالت تواجهه منطقة الخليج العربي ، فقد تركت الحرب العراقية الايرانية والانخفاض المستمر في العوائد النفطية ، وأزمة الأوراق المالية مردودات سلبية على واقع الحياة الاقتصادية في الكويت وخاصة في المجالات التجارية والصناعية . ولهذا فان التوقعات المستقبلية للحركة التجارية تفترض زيادات

محدودة في أنشطة القطاع التجاري وتضع التقديرات المستقبلية الزيادة المتوقعة في مساحة الأرض التجارية من حوالي ٨٠٠ الف م٢ إلى ٩٠٠ الف م٢ خلال الفترة الممتدة من عام ١٩٨٥ - ١٩٩٠ ، ومن المتوقع أن تصل المساحة في نهاية هذا القرن إلى حوالي مليون م٢.

وبالنسبة للعمالة المتوقعة في هذا المجال ، فإن الخطة المستقبلية تتوقع زيادة في الأيدي العاملة من حوالي ٤٥ ألف في عام ١٩٨٥ إلى حوالي ٥١ ألف في عام ١٩٩٠ ومن المتوقع أن يرتفع العدد إلى حوالي ٦١ ألف في نهاية هذا القرن (٣) .



الشكل (١) برامج الاسكان المقترحة والملتزم بها

▲ السكن الخاص

■ مشاريع الهيئة العامة للاسكان (للتوضيح انظر الباب ٢٣-٢-١)

---

(٣) المصدر السابق – ص ٣٧ .

ب - الصـــناعة :

ترتبط الصناعة بالأنشطة التجارية للأسواق المحلية وبالأسواق المجاورة . وتوجه الخطة المستقبلية اهتمامها الرئيسي إلى ضرورة توسيع وتنويع انتاجية القاعدة الصناعية . وتتركز الأنشطة الصناعية في الكويت في عدة مناطق أهمها المنطقة الصناعية الرئيسية الممتدة من الشعيبة إلى ميناء عبد الله في جنوب البلاد . وتقدر مساحة منطقة الشعيبة بحوالي ٢٣٠٠ هكتارا . إلا ان المستغل منها لا يزيد عن ٥٠٪ من جملة المساحة . أما المنطقة الصناعية الثانية فهي الموجودة في الشويخ ، وهذه المنطقة لم تعد ملائمة من حيث موقعها ، وتجرى دراسات لنقلها إلى مواقع جديدة .

وتوجد المنطقة الصناعية الثالثة شمال وجنوب مدينة الجهراء . وتعتبر منطقة صبحان الصناعية الواقعة شرقي المطار الدولي أكثر المناطق تطورا وتوسعا . كما ان هناك بعض المناطق الصناعية المتفرقة في الصليبة والعارضية والدوحة وفي منطقة الأحمدي .

وقد تم في الخطة المستقبلية تخصيص مساحات صناعية اضافية للمستقبل في ست مناطق متفرقة هي [٤] :

١) صبهد العوازم ومساحتها ٤٠٠ هكتار
٢) غربي الفنيطيس ومساحتها ١٠٠ هكتار
٣) غربي الرقة ومساحتها ١٥٠ هكتارا
٤) الفنيطيس - أبو حليفة ومساحتها ١٠٠ هكتار
٥) جنوب الجهراء ومساحتها ٨٠ هكتار

وتقدر المساحات الصناعية الاضافية الملتزم بها في الخطة الهيكلية القادمة بحوالي ٢٩٩٤ هكتارا .

٥ - الطرق والنقل :

توسعت شبكة الطرق الداخلية في الكويت استجابة للتوسع في أنشطة النقل من ناحية ونتيجة للتزايد المستمر في اعداد المركبات من ناحية أخرى . ولم يقتصر التوسع على مجرد الزيادة في الأطوال الكيلو مترية ، بل حدث تطور نوعي في خصائص شبكة الطرق تمثلت في التركيز على الطرق السريعة . كما تم انشاء الجسور المتعددة المستويات لتسهيل حركة الانسياب المروري ، وقد زادت أطوال الطرق من حوالي ٨٣٠ كيلو مترا في عام ١٩٧٠ إلى حوالي ٢٧٠٠ كيلو متر في عام ١٩٨٠ [٥]. وتقدر أطوال الطرق لعام ١٩٨٤ بأكثر من ٣٣٠٠ كم .

وتركز الخطة المستقبلية على اكمال شبكة الطرق في الكويت من خلال المشروعات التالية (شكل ٢) :

١) اكمال طريق الجهراء السريع .
٢) اكمال طريق الغزالي السريع .
٣) اكمال طريق الفحاحيل السريع .
٤) اكمال الطريق الدائري حول المدينة .
٥) اكمال الطريق الخارجي الممتد من غرب الجهراء إلى طريق النويصيب جنوبا .

ويمكن القول ان الهدف الرئيسي لتوسعة شبكة الطرق في الكويت امتصاص الزيادات السريعة في اعداد المركبات وتسهيل حركة النقل والانتقال اليومي للسكان . ويوضح جدول (٣) الزيادة الكبيرة في اعداد المركبات حيث قفزت اعدادها من حوالي ٢٧٢ ألف مركبة في عام ١٩٧٥ إلى ما يقارب ٥٤٣ ألف مركبة في عام ١٩٨٠ . ووصل العدد إلى حوالي ٦٩٨ ألف مركبة عام ١٩٨٣ .

كذلك فقد زادت اعداد الركاب على خطوط النقل العام المتمثلة بخدمات شركات النقل العام (المواصلات سابقا) الكويتية من حوالي ٣٠ مليون راكب في عام ١٩٧٥ إلى حوالي ٧٧ مليون راكب في عام ١٩٨٠ . وقفز الرقم في عام ١٩٨٣ إلي حوالي ١٠٨ مليون راكب [٦]. ومن المتوقع أن تستمر زيادة أعداد الركاب بنسبة ٤٪ سنويا . الا ان الذي يجب ملاحظته ان هذه الأرقام لا تشمل ركاب الخدمات الخاصة وركاب نقليات الطلبة وتقدر اعداد الباصات العاملة على خطوط النقل العام حوالي ٦٥٠ باصا . وتتكون شبكة النقل العام في الوقت الحاضر من حوالي ٥٠ خطا تربط الكويت من أقصى شمالها إلى أقصى جنوبها . بالاضافة لذلك هناك أكثر من ١٨٠٠باص مخصصة لنقليات الطلبة .

---

(٤) المصدر السابق – ص ٩٨ : ١٠١ .

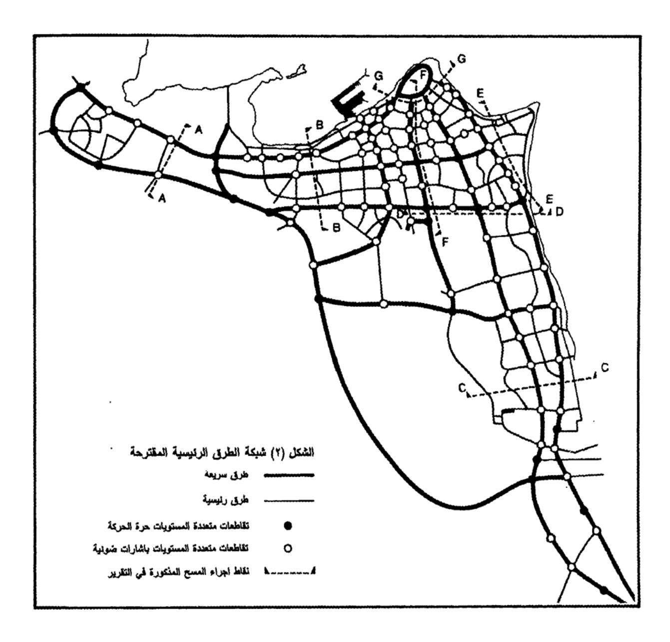
(٥) عبد الاله أبو عياش – **التخطيط والتنمية في المنظور الجغرافي** – الكويت – وكالة المطبوعات – ١٩٨٣ – ص ٥١٩ .

(٦) شركة المواصلات – **الخطة المستقبلية للنقل العام في الكويت** – ١٩٨٤ انظر أيضا شركة المواصلات – الاحصاء السنوي العام – ١٩٨٤ .

ثانيا : النمو الحضري في المدن الجديدة :

أدى التركز المستمر للسكان والأنشطة الاقتصادية والاجتماعية والخدمات في الرقعة الحضرية الممتدة من الجهراء إلى الشعيبة إلى كثافات عالية وازدحامات شديدة . ويمكن القول ان منطقة التجمع الحضري هذه وصلت إلى مرحلة التشبع بالأنشطة والفعاليات .

وقد تمت الاشارة إلى أن الخطة الهيكلية المعدلة الأولى أوضحت أن هذه المنطقة تستطيع استيعاب حوالي ١,٧ مليون نسمة . الا ان عدد السكان في الكويت سيزيد عن هذا العدد في الأعوام القليلة القادمة . وهذا يقتضي البحث عن مناطق جديدة تتوفر فيها فرص النمو الحضري . كما ان استمرارية تركز السكان في هذه الرقعة الحضرية المحدودة يؤدي إلى خلل وعدم توازن اقليمي ، وإلى تعميق السيادة المتروبوليتانية في الكويت(٧) ، وينجم عن هذا الوضع وجود مناطق مهملة وغير مطورة داخل الدولة وقد كان هذا سببا للبحث عن مناطق جديدة للتنمية الحضرية .



الشكل (٢) شبكة الطرق الرئيسية المقترحة

(٧) A.Y. Abu-Ayyash,: Planning development towns in Kuwait. **GeoJournal, Vol. 5 (3) 1981**. P.P. 251-260.

جدول (٣)
تزايد اعداد المركبات في الكويت (بالألف) ★

السنة	المركبات الخاصة	المركبات الأخرى	المجموع
١٩٧٥	١٩٦	٧٦	٢٧٢
١٩٨٠	٣٨٩	١٥٤	٥٤٣
١٩٨١	٤٢٦	١٦٥	٥٩١
١٩٨٢	٤٦٩	١٨٠	٦٤٩
١٩٨٣	٥١٠	١٨٨	٦٩٨

★ المصدر : ادارة التخطيط والمتابعة ـ احصائيات المرور ـ الكويت ـ
الادارة العامة للمرور ـ ١٩٨٤ .

★ ★ الارقام تقريبية ـ انظر أيضا وزارة التخطيط ـ المجموعة الاحصائية السنوية ١٩٨٤ ـ ص ٢١٩ .

ولهذا فان الخطة المستقبلية تؤكد على تنمية مركزين حضريين جديدين ، الأول في الشمال وتمثله مدينة الصبية ، والثاني في الجنوب وتمثله مدينة الخيران ، ويبعد كل مركز حوالي ٧٠ كم عن مدينة الكويت (شكل ٣) .

وتهدف عملية انشاء مدن جديدة إلى تحقيق الأهداف التالية :

١) تخفيف الضغط والكثافات الشديدة في التجمع الحضري الحالي وخاصة حول مدينة الكويت .
٢) ايجاد مناطق جديدة لامتصاص الفائض السكاني .
٣) تقليل تكلفة الاستثمارات على خدمات الطرق والنقل والاسكان في المنطقة الحضرية حول مدينة الكويت .
٤) تحقيق توازن اقليمي في برامج التنمية الاقتصادية والاجتماعية في الكويت .
٥) تطوير مراكز حضرية ومدن لها امكانات الاكتفاء الذاتي ، وذلك من خلال تطوير الموارد الطبيعية الموجودة في مناطقها .

وتهدف الخطة المستقبلية للوصول إلى حجم سكاني بحدود ٢٥٠ ألف نسمة لمدينة الصبية وحوالي ١١٥ ألف نسمة لمدينة الخيران .[8] ويمكن القاء المزيد من الضوء على الصورة المستقبلية لكل من المدينتين .

أ ـ مدينة الصبية :

تتوقع الخطة ان يتم تطوير هذه المدينة في وقت أسبق من مدينة الخيران . ومن المتوقع ان يتم بناء ٤٢٥٠ وحدة سكنية خلال السنوات الممتدة بين عام ١٩٨٥ ـ ١٩٩٠ ، كما أنه من المتوقع أن يصل حجم السكان إلى ٣٦ ألف نسمة تقريبا في عام ١٩٩٠ ، وسيرتفع عدد السكان في عام ١٩٩٥ إلى حوالي ١٠٤ آلاف نسمة . وستزيد أعداد الوحدات السكنية خلال نفس العام إلى حوالي ١٢٧٠٠ وحدة سكنية حيث سيتم انشاء ٨٤٥٠ وحدة جديدة . وتقدر اعداد الوحدات السكنية بحلول عام ٢٠٠٥ بحوالي ٤٤٤٥٠ وحدة تضم حوالي ربع مليون نسمة .

أما بالنسبة للعمالة المتوقعة في المدينة ، فستكون حوالي ١٨ ألف عامل في عام ١٩٩٠ ، وستستمر الزيادة إلى أن تصل في نهاية الخطة إلى حوالي ٨٩ ألف عامل [9] ويوضح جدول (٤) توقعات النمو في مدينة الصبية .

ب ـ مدينة الخيران :

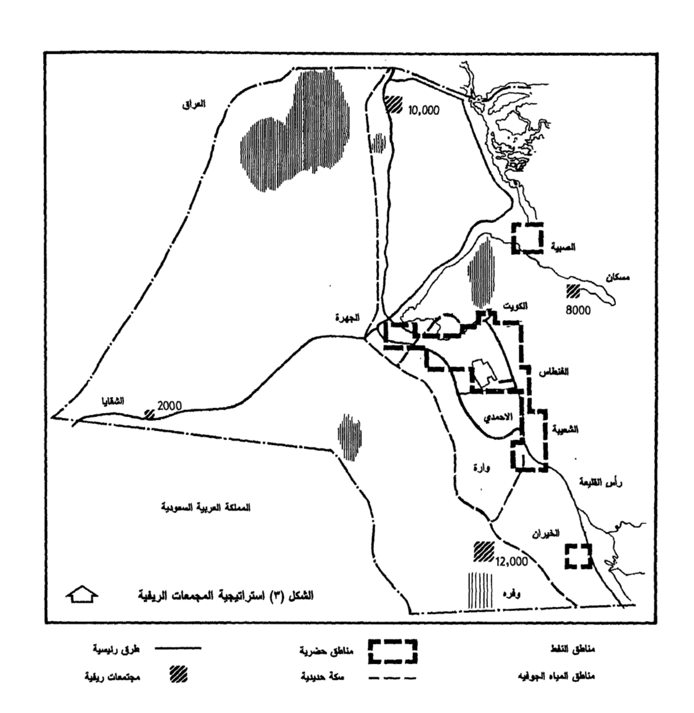
تقع مدينة الخيران إلى الجنوب الغربي من رأس الزور على بعد حوالي ٧٠ كم جنوب مدينة الكويت ، ومن المتوقع أن يصل عدد السكان فيها وفق الخطة المستقبلية إلى حوالي ٢٣ ألف نسمة في عام ١٩٩٥ . وسيزيد العدد إلى حوالي ٦١ ألف في عام ٢٠٠٠ وإلى ١١٥ ألف في عام ٢٠٠٥ .

وسترتفع اعداد الوحدات السكنية من حوالي ٢٤٨٠ وحدة سكنية في عام ١٩٩٥ إلى حوالي ١٠ آلاف وحدة في عام ٢٠٠٥ . أما بالنسبة لقوة العمل فمن المتوقع أن تزيد من حوالي ١٣ ألف شخص في عام ١٩٩٥ إلى حوالي ٤٦ ألف في عام ٢٠٠٥ (جدول ٥) .

---

(٨) بلدية الكويت – المخطط الهيكلي – المصدر السابق – ص ٦٦ ، ٦٧ .

(٩) نفس المصدر .



الشكل (٣) استراتيجية المجمعات الريفية

جدول (٤)
التوقعات المستقبلية لمدينة الصبية في الكويت

	١٩٨٥ ـ ١٩٩٠	١٩٩٠ ـ ١٩٩٥	١٩٩٥ ـ ٢٠٠٠	٢٠٠٠ ـ ٢٠٠٥
عدد السـكان	٣٦,٠٠٠	١٠٤,٤٠٠	١٨٠,٥٠٠	٢٥٠,٣٠٠
عدد الوحدات السكنية	٤,٢٥٠	٨,٤٥٠	١٤,٢٧٠	١٧,٤٨٠
العمـــالة	١٨,٢٠٠	٤٨,٦٠٠	٧٤,٠٠٠	٨٩,٢٠٠

المصدر : بلدية الكويت ـ المخطط الهيكلي المعدل الثاني ـ ص ٦٧ .

جدول (٥)
التوقعات المستقبلية لمدينة الخيران في الكويت

	١٩٩٠ ـ ١٩٩٥	١٩٩٥ ـ ٢٠٠٠	٢٠٠٠ ـ ٢٠٠٥
عدد السكان	٢٣,٤٠٠	٦١,٠٠٠	١١٥,٢٠٠
عدد الوحدات السكنية	٢,٤٨٠	٥,٤٨٠	٩,٤٥٠
العمـــالة	١٢,٧٠٠	٢٩,٦٠٠	٤٦,٠٠٠

المصدر السابق ـ ص ٦٨ ، ٧٠ .





الزيادة الطبيعية في النمو السكاني في الكويت (١٩٧٥ - ١٩٨٠ م)

دكتور / مكى محمد عزيز

١ . مقدمة :

تعتبر المظاهر السكانية في الكويت من أكثر الموضوعات التي حظيت بقسط وافر من الدراسات خلال العقود الثلاثة الأخيرة . الا أن معظمها يؤكد على الاهتمام بدراسة ظاهرة رئيسية وهي الهجرة الوافدة والوافدين . كما أن النقص يبدو واضحا حتى في هذا المجال ، فقد جرى الاهتمام بالجوانب الاجتماعية والاقتصادية الايجابية والسلبية للظاهرة المذكورة ، على حساب دورها في نمو سكان البلاد وما يرتبط به من ظاهرات ديموجرافية متعددة . واذا كان حال الهجرة ودورها في التباين المكاني لنمو السكان على هذه الصورة فكيف نتوقع ان نجد حال الزيادة الطبيعية ياترى .

يمكن القول عموما بأنه لم تجر حتى الآن دراسة تفصيلية على مستوى التجمعات الحضرية في الكويت تبين دور الحركة الطبيعية للسكان في تغير اعداد ابنائها . ونستطيع ان نذكر اسبابا عديدة في هذا المجال لعل من أهمها :
أولا : عدم توفير بيانات احصائية عن الواقعات الحيوية في مناطق عديدة ، واذا ماتوفرت فلا تتعدى فترتها الزمنية اعواما قليلة غير منتظمة في معظم الاحيان .
ثانيا : تتباين درجة الدقة والثقة بها الى حد كبير . فالبيانات تعاني من المبالغة أو النقص فيها لبعض السنين والاقاليم احيانا ، وذلك بسبب تباين كفاءة الاجهزة المختصة بتسجيل البيانات ونشرها ، بالاضافة الى عدم شعور بعض المواطنين احيانا بأهميتها .

وقد اعدت الدراسة الحاضرة ، على ضوء ماتقدم لتحقيق الأهداف التالية :
أولا : التعرف على مظاهر التباين المكاني لحركة السكان الطبيعية بعنصريها المواليد والوفيات لسكان البلاد ذكورا واناثا وعلى مستوى الوحدات الادارية .
ثانيا : بيان دور الزيادة الطبيعية بعدئذ في نمو سكان الكويت خلال فترة الدراسة ١٩٧٥-١٩٨٠ على مستوى المحافظات ايضا ولفئتي السكان من الكويتيين وغير الكويتيين .
ثالثا : مناقشة مدى مساهمة الزيادة الطبيعية في زيادة السكان وتفاوتها على مستوى التجمعات السكانية الحضرية الصغيرة لدولة الكويت .
رابعا : ستفيدنا مناقشة المظاهر المذكورة في تحديد حجم حركة الهجرة ودورها في الزيادة السكانية والاجمالية مقارنة بدور الزيادة الطبيعية . وبذلك فان دراستنا ستعالج عنصرى النمو السكاني معا .
خامسا : مما لا شك فيه أن التباين المكاني في مستويات الزيادة الطبيعية ان وجد ، يعزى الى عوامل اقتصادية واجتماعية وصحية وهو ما ستحاول الدراسة التعرف عليه ما امكن ذلك ايضا . وأخيرا فان دراستنا الحاضرة ستساعد في القاء الضوء على طبيعية المشكلات التي تتعرض لها التجمعات الحضرية في الكويت نتيجة عدم التوازن الواضح في عنصر نموها السكاني استعدادا لمواجهتها .

ولا بد لتحقيق الاهداف اعلاه ان نأخذ بعين الاعتبار بعض الملاحظات يتمثل أهمها فيما يأتي :
أولا : ان جملة سكان الكويت تتكون من جماعتين:الكويتيين وغير الكويتيين من الوافدين اليها والمقيمين فيها لاسباب متعددة .
ثانيا : يعيش جميع سكان الكويت تقريبا في تجمعات حضرية متباينة في احجامها . اما المناطق الريفية فهي غير معروفة واذا ما وجد نشاط زراعي أو رعوى محدود في بعض الاجزاء فانه لا يؤلف سوى مصدر ثانوي للرزق فقط .
ثالثا : التبدلات المستمرة في الحدود الادارية للتجمعات السكانية وفي اعدادها خلال فترة الدراسة ، فقد ورد ذكرالتجمعات في تعداد عام ١٩٨٠ ولم تكن مذكورة في تعداد عام ١٩٧٥ ، بالاضافة الى استحداث محافظة رابعة جديدة في عام ١٩٧٨ هي محافظة الجهراء

وتجمعات اخرى . ولذلك فقد قمنا بوضع بيانات عام ١٩٨٠ سواء ما كان منها تجمعات متماثلة أو غير متماثلة مع ما يتناسب وتجمعات عام ١٩٧٥★ .

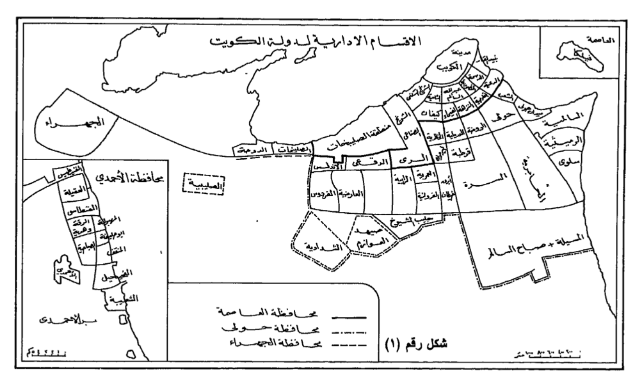
رابعا : لقد تم اختيار فترة الدراسة ١٩٧٥-١٩٨٠ باعتبارها تتضمن أحدث تعدادين للسكان في البلاد ولتوفير بيانات حيوية اكثر دقة وتفصيلا .

خامسا : ستكون الاحصاءات الحيوية للفترة ١٩٧٥-١٩٨٠ وبيانات التعداد لعامي ١٩٧٥و١٩٨٠ والدراسات الاخرى التي تصدرها الادارة المركزية للاحصاء في وزارة التخطيط المصادر الرئيسية في دراستنا .

ولقد بلغ عدد التجمعات السكانية التي اعتمدت عليها دراستنا الحالية ستة وأربعين تجمعا حضريا موزعة على المحافظات الاربع وتضم جميع سكان الكويت تقريبا . وبالرغم من ان دراستنا ستتناول اساسا الجماعتين السكانيتين بالاضافة الى جملة السكان ، الا انها ستؤكد في بعض الاحيان على جملة السكان أو احدى الجماعتين وعلى مستوى المحافظات بدلا من التجمعات الصغيرة وذلك لجملة من الأسباب :

أولا : عدم وجود فوارق كبيرة بين معدلات المواليد والوفيات ومعدلات الزيادة الطبيعية للجماعتين خلال فترة الدراسة .

ثانيا : ان البيانات المتعلقة بأبناء البلاد تكتنفها بعض النقائص في عدد من التجمعات السكانية فهي تشمل على سبيل المثال كلا من المواطنين الذين يحملون الجنسية الكويتية والذين لا يزالون بدونها . هذا بالاضافة الى ان هنالك مايشير الى شي من المبالغة في أعداد الكويتيين في تعداد عام ١٩٧٥ . وكانت النتيجة ان أرقام الزيادة الطبيعية ظهرت وكأنها أعلى من بيانات الزيادة السكانية في عدد من تجمعات الكويتيين بالدرجة الاولى .



شكل رقم (١)

ونظرا لعدم توفر بيانات كافية وتفصيلية عن حركة السكان على مستوى المستوطنات البشرية تكشف لنا دور الهجرة الوافدة أو الداخلية عبر الحدود الادارية ، فقد وجدنا بأن دراسة الزيادة الطبيعية تتيح لنا فرصة للمقارنة بين دور كل من الظاهرتين خلال السنوات الخمس . ولقد اتبعنا طريقة الاحصاءات الحيوية في معرفة دور الهجرة في النمو السكاني . وتتلخص كما يلي : حساب الزيادة الطبيعية للفترة الواقعة بين تعدادى ١٩٧٥ و ١٩٨٠ ، ومن ثم طرحها من مجموع التغير السكاني أو الزيادة السكانية خلال الفترة ذاتها . وبذلك حصلنا على تقدير فيض الهجرة لكل تجمع سكاني . وبحساب نسبة كل من الزيادة الطبيعية والهجرة من الزيادة السكانية ، استطعنا الحصول على نسبة مساهمة الزيادة الطبيعية في جملة زيادة السكان خلال فترة الدراسة وعلى مستوى التجمعات كلها . ومما يزيد من أهمية هذه الطريقة هو توفر البيانات الاحصائية الصحيحة للمواليد والوفيات للفئة المذكورة وعلى مستوى التجمعات السكانية . واذا ما وجدت

★ تنقسم دولة الكويت اداريا الى اربع وحدات كبيرة او محافظات هى : محافظة العاصمة ومحافظة حولى ومحافظة الاحمدى ومحافظة الجهراء وتضم كل محافظة عددا من التجمعات الحضرية تتفاوت في حجمها وعددها (شكل١) .

بعض الأخطاء سواء في بيانات التعداد أو الاحصاءات الحيوية ، فانها تكون متعادلة عادة للتعدادين المذكورين ، كما ان الخطأ في حساب المواليد يمكن ان يعوض بالخطأ في حساب الوفيات . وبذلك فان الخطأ في الزيادة الطبيعية يعوض الخطأ في مجموع النمو السكاني اذا ما كان خطأ التعداد أو خطأ الزيادة الطبيعية سالبا معا أو موجبا في كليهما .

٢ . مستويات واتجاهات الزيادة الطبيعية :

بالنظر لدور الظاهرات الحيوية من مواليد ووفيات في تغير حجم السكان ولأن دراستنا مكرسة لبيان دور الزيادة الطبيعية ، فقد رأينا من المناسب وقبل بيان مساهمتها في النمو السكاني أن نناقش بايجاز معدلات المواليد والوفيات والزيادة الطبيعية للسكان ذكورا واناثا على مستوى المحافظات ولكل من الكويتيين وغير الكويتيين وجملة السكان معا (جدول (١))و(الأشكال ٢ و٣ و٤) .

٢ ـ١ المواليد :

لقد تم استخدام معدل المواليد الخام أو (معدل المواليد الأحياء) لبيان دور الخصوبة في النمو السكاني للمجموعات الثلاث ذكورا واناثا في الكويت لعامى ١٩٧٥ و ١٩٨٠ . ويبدو من البيانات في (الجدول ٢ ـ١) ان هناك تفاوتا واضحا في معدلات المواليد ليس فقط على مستوى المحافظات وانما لكل من الذكور والاناث في عامى الدراسة . ولعل استعراضنا لمعدلات المواليد لكل من الكويتيين وغير الكويتيين وجملة السكان يكشف لنا مدى التباين فيما بينها .

٢ـ١ـ١ الكويتيون :

تتذبذب معدلات المواليد لأبناء البلاد ولكلا الجنسين في المحافظات المختلفة عنها لجملتهم في عامي ١٩٧٥ و ١٩٨٠ . فيلاحظ في عام ١٩٧٥ بأن أوطأ المعدلات كانت من نصيب محافظة العاصمة وللذكور والاناث . فقد بلغ المعدل فيها (٣٥,٦) بالألف ، تليها محافظة حولي بمعدل (٥٠,٢) بالألف لجملة الكويتيين . اما اعلى الارقام فقد جاءت في محافظة الاحمدى (٦٢,١) بالألف تليها محافظة الجهراء (٥٨,٦) بالألف . وتبدو ارقام المعدلات لمحافظة حولي فقط هي الاقرب الى معدل جملة السكان الكويتيين في البلاد و هي (٥١,١) بالألف . في حين تنخفض عنها في محافظة العاصمة بوضوح وتفوقها في المحافظات الاخرى .

واذا ما اغفلنا احتمالات النقص أو المبالغة في البيانات ، فلا بد من وجود عوامل مسؤولة عن هذا التذبذب . وربما يرجع انخفاض المعدلات في محافظة العاصمة الى ان ساكنيها يمثلون الفئات الكويتية العريقة من السكان ، حيث الظروف مساعدة على انتشار العوامل المشجعة على هبوط معدلات الخصوبة ، وتتمثل بالدرجة الاولى في المستوى التعليمي المرتفع ومستوى التحضر الواضح وما يرتبط به من ظاهرات اقتصادية واجتماعية ديناميكية سريعة التغير بالاضافة الى ارتفاع معدل دخل الفرد والاسرة . اما ارتفاع معدلات المواليد في كل من محافظات الاحمدي والجهراء ، فانه يعود الى عوامل معاكسة تتمثل في ان معظم سكانها من اهل البادية اصلا وكانت مجتمعاتهم قبل عشر سنوات لا تزال تمر في مرحلة الاندماج بالمجتمع الحضرى للبلاد . ولذلك نتوقع ان نجد بينهم كل ما يشجع على بناء اسرة كبيرة من عوامل سواء اكانت تعليمية أو اجتماعية أو اقتصادية أو نفسية أو جميعها معا . وفيما يتعلق بمحافظة حولي فانها تقع وسطا في معدلات مواليدها بين محافظة العاصمة والمحافظتين الاخريين . ومن المحتمل ان يعزى هذا الموقع الى تأثر المواطنين بخصائص الوافدين من غير الكويتيين الديموجرافية ومنها معدلات المواليد المنخفضة نسبيا كما سنرى بعد قليل . ان عددا كبير من الاسر الكويتية في هذه المحافظة ليسوا سوى امتداد لاسر أقرانهم في محافظة العاصمة المجاورة . فقد حدث نتيجة التوسع العمراني لمدينة الكويت وبعد هدم سورها وتنفيذ وانشاء ضواحي جديدة خارجه ان حدثت حركة انتقال واسعة بين المواطنين بعيدا عن العاصمة مجاورين بذلك مناطق تجمع الوافدين التقليدية .

ويبدو من الناحية الاخرى بأن معدلات المواليد قد شهدت تغيرات عديدة في عام ١٩٨٠ بالمقارنة مع الفترة السابقة . ولعل من أبرزها هو الاتجاه العام نحو الانخفاض بوضوح لكلا الجنسين وفي معظم المحافظات وعلى مستوى جملة سكان البلاد من الكويتيين وغيرهم معا . ويعكس هذا التناقص بوضوح مستوى التركز الحضرى وارتفاع مستويات المعيشة وتراجع معظم العوامل التي تقف وراء معدلات الخصوبة العالية اجمالا في الآونة الأخيرة . ومما يؤيد هذا القول ان معدلات المواليد حققت أكبر انخفاض لها في محافظة حولى حيث يؤلف الوافدون معظم سكانها وحيث تسود بينهم معدلات واطئة عادة للخصوبة . فقد انخفض المعدل لجملة الكويتيين من حوالي (٥٠) الى (٣١) بالألف فقط ، وحققت معدلات المواليد للاناث انخفاضا أكبر من حوالى (٥٠) الى حوالى (٢٦) بالألف فقط .

وجاءت محافظة الاحمدى بالمرتبة الثانية ، حيث حققت معدلات المواليد انخفاضا واضحا لأبنائها الكويتيين وخاصة بين الذكور منهم . بينما جاءت محافظة الجهراء في نهاية القائمة حيث لم تشهد المعدلات فيها انخفاضا واضحا كما في المحافظتين السابقتين مما يشير اما الى استمرار فعالية العوامل المشجعة على معدلات مرتفعة للانجاب الى حد ما أو ربما الى تحسن مستوى البيانات الحيوية في السنوات الاخيرة . واما الارتفاع الطفيف في معدلات المواليد لمحافظة العاصمة فلا نجد له تفسيرا سوى انتقال أعداد من الكويتيين الى بعض تجمعات المحافظة خاصة بعد الغاء تجمعات العشيش البعيدة ، واحتمال احتساب مواليد فئات المواطنين غير حاملي الجنسية مع حامليها في عملية جمع البيانات . ومع ذلك فان الزيادة لا تكاد تذكر بحال من الاحوال .

(جدول ١) ★

معدلات المواليد والوفيات والزيادة في الكويت حسب النوع والجنسية والمحافظات ١٩٧٥م و ١٩٨٠م (المعدل لكل الف من السكان)

المحافظة		المواليد						الوفيات						الزيادة الطبيعية					
		كويتيون		غير كويتيين		جملة		كويتيون		غير كويتيين جمله				كويتيون		غير كويتيين		جملة	
		١٩٧٥	١٩٨٠	١٩٧٥	١٩٨٠	١٩٧٥	١٩٨٠	١٩٧٥	١٩٨٠	١٩٧٥	١٩٨٠	١٩٧٥	١٩٨٠	١٩٧٥	١٩٨٠	١٩٧٥	١٩٨٠	١٩٧٥	١٩٨٠
العاصمة	ذ	٣٥,٢	٣٩,٥	٣٣,١	١٤,٤	٣٤,٣	٢٢,٢	٦,٩	٦,٣	٩,٥	٣,٣	٨,٠	٤,٢	٢٨,٤	٣٣,٢	٢٣,٥	١١,١	٢٦,٢	١٨,٠
	أ	٣٥,٩	٣٥,٧	٣٨,٠	٢٣,٢	٣٦,٧	٣٤,٢	٥,٧	٥,٥	٣,٣	٢,٣	٤,٧	٤,١	٣٠,٣	٣٠,٢	٣٤,٧	٢٩,٩	٣٢,١	٣٠,١
	ج	٣٥,٦	٣٧,٦	٣٥,٣	١٩,٩	٣٥,٥	٢٦,٩	٦,٣	٥,٩	٦,٧	٣,٠	٦,٤	٤,٢	٢٦,٣	٣١,٧	٢٨,٧	١٦,٩	٢٩,٠	٢٢,٧
حولى	ذ	٥١	٤٥,٠	٣٧,٧	٤٢,٥	٤٢,٧	٤٣,٧	٦,٦	٥,٧	٣,٣	٢,٣	٤,٦	٣,١	٤٤,٥	٣٩,٣	٢٤,٣	٤٠,٢	٣٨,٢	٤٠,٦
	أ	٤٩,٤	٢٦,٣	٤٣,٩	٣٨,٦	٤٦,٣	٢١,١	٥,١	٤,٠	٣,١	٢,٠	٤,٠	٢,٧	٤٤,٣	٣٥,٣	٤٠,١	٣٦,٦	٤٢,٣	٢٨,٠
	ج	٥٠,٢	٣٠,٧	٤٠,٥	٣٩,٨	٤٤,٤	٣٤,٦	٥,٨	٤,٩	٣,٢	٢,٢	٤,٣	٢,٩	٤٤,٤	٢٥,٨	٢٧,٣	٢٧,٦	٤٠,١	٢١,٧
الاحمدى	ذ	٦٤,٥	٤٨,٨	٣١,٤	٢٧,١	٥٠,٢	٣٨,٣	٦,٨	٥,٤	٤,٣	٣,٢	٥,٧	٤,٤	٥٧,٧	٤٣,٤	٢٧,١	٤٦,٤	٤٤,٥	٤٤,٨
	أ	٥٩,٨	٤٧,٤	٤٤,٢	٤٨,٩	٥٤,٦	٤٧,٩	٥,٢	٣,٥	٣,٣	٢,٥	٤,٦	٣,١	٥٤,٦	٤٣,٧	٤٠,٩	٤٦,٤	٥٠,١	٤٤,٨
	ج	٦٢,١	٤٨,١	٣٦,٥	٣٤,٩	٥٢,٣	٤٢,٦	٦,٦	٤,٤	٣,٩	٣,٠	٥,٢	٣,٨	٥٦,١	٤٣,٧	٣٢,٦	٣١,٩	٤٧,١	٤٨,٨
الجهراء	ذ	٥٨,٧	٥٧,٩	٣٧,٣	٢٧,٩	٥٣,٢	٤٩,٩	٧,٦	٦,٥	٦,٦	٤,٨	٧,٤	٣,١	٥١,٠	٥١,٤	٣٠,٨	٢٣,١	٤٦,٠	٤٣,٩
	أ	٥٨,٦	٥٤,٨	٤٤,١	٦١,٧	٥٥,٦	٥٥,٨	٦,٢	٤,٧	٤,٣	٥,٨	٥,٨	٣,٨	٥٢,٤	٥٠,٠	٣٩,٦	٥٥,٩	٤٩,٨	٥٠,٩
	ج	٥٨,٦	٥٦,٤	٤٠,٣	٣٨,٦	٥٤,٤	٥٢,٦	٦,٩	٥,٦	٥,٦	٥,١	٦,٦	١,٠	٥١,٧	٥٠,٨	٣٤,٧	٣٣,٥	٤٧,٨	٤٦,٧
الجملة	ذ	٥١,٩	٤٩,٤	٣١,٧	٢٤,٥	٤٠,٥	٢٣,٥	٦,٩	٦,٠	٣,٨	٢,٧	٥,١	٤,٩	٤٥,١	٤٣,٤	٢٧,٦	٢١,٨	٣٥,٤	٢٩,٦
	أ	٥٠,٣	٤٦,٦	٤٢,٩	٤٠,٢	٤٦,٨	٤٣,٣	٥,٤	٤,٣	٣,٢	٢,٣	٤,٣	٣,٣	٤٤,٦	٤٢,٣	٣٩,٧	٣٧,٩	٤٢,٤	٤٠,٠
	ج	٥٠,١	٤٨,٠	٣٦,٣	٣٠,٤	٤٣,٤	٣٧,٧	٦,١	٥,٣	٣,٥	٢,٥	٤,٨	٣,٦	٤٥,٠	٤٢,٨	٣٢,٨	٢٧,٩	٣٨,٦	٢٤,١

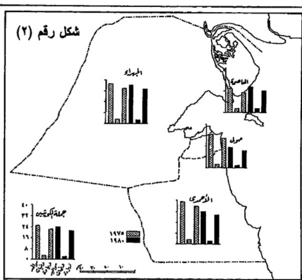
المصدر :

(١) وزارة التخطيط ، الادارة المركزية للاحصاء ، مجموعة البيانات الحيوية والسكانية لدولة الكويت ، (١٩٦٧م -١٩٧٨م) ديسمبر (١٩٨١م) ، جدول ٤٣ ص ٧٦-٨٣ وجدول ٤٤ص ٨٤ - ٩١ وجدول ٤٥ ص ٩٢-٩٩ وجدول ٩٠ص ١٧٥-١٨٢ وجدول ٩١ص ١٨٣-١٩٠ وجدول ٩٢ ص ١٩١-١٨٩ .

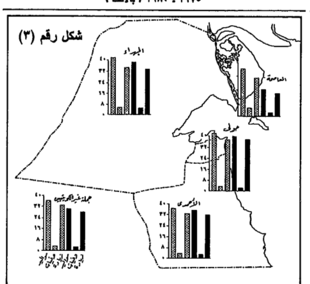
(٢) وزارة التخطيط ، الادارة المركزية للاحصاء ، النشرة السنوية للاحصاءات الحيوية ، المواليد والوفيات لعام ١٩٨٠م ، جدول ٣ ، ص ٣-٦ وجدول ٢٨ ص ٦٥-٦٨ .

★ الجدول من حساب الباحث .

معدلات المواليد والوفيات والزيادة الطبيعية حسب المحافظـات ، الكويتيون ، ١٩٧٥ - ١٩٨٠ ، بالألف ،



معدلات المواليد والوفيات والزيادة الطبيعية حسب المحافظات ، غير الكويتيين ، ١٩٧٥ - ١٩٨٠ ، بالألف ،



٢ - ١ - ٢ غير الكويتيين :

ان اهم ماتتميز به معدلات الوافدين هي انها منخفضة بالمقارنة مع معدلات مواطني الكويت . ويصدق هذا القول على معدلات الذكور منهم والاناث والجملة في آن معا وعلى مستوى أجزاء البلاد جميعا . ولو استعرضنا الحالة في عام ١٩٧٥م لوجدنا هناك تقاربا كبيرا ما بين معدلات الفئتين السكانيتين في محافظة العاصمة . وهو أمر متوقع نظرا للتماثل الكبير في خصائصها الديمرجرافية والتي تعكس في

الوقت نفسه تشابها في درجة التحضر والنظرة الى حجم الاسرة عموما . وتلي العاصمة بهذا الشأن محافظة حولي ، حيث بلغ معدل مواليد جملة غير الكويتيين حوالى (٤١) بالألف وقد زاد بين الاناث منهم على الذكور بحوالي (٦) بالألف وربما يعزى ذلك الى زيادة الاهتمام بتسجيل المواليد الاناث ودقته بين الوافدين عموما . وتقترب معدلات غير الكويتيين من معدلات الكويتيين مرة اخرى في هذه المحافظة . وهو يؤيد ما ذكرناه قبل قليل من ان التقارب بين الفئتين في التجمعات السكانية انعكس على تقاربهما في مظاهر عديدة منها الواقعات الحيوية .

وتستمر معدلات المواليد منخفضة في المحافظتين الاخريين الاحمدى والجهراء وبنفس مستواها في المحافظتين السابقتين تقريبا . وهو ما يشير الى نوع من التجانس في خصائص السكان غير الكويتيين في كل مكان من موطنهم الجديد . ولكنها اذا ما قورنت بمعدلات الكويتيين في المحافظتين فانها تبدو أقل بوضوح منها في المحافظتين السابقتين . ولعل في ذلك ما يؤيد مرة أخرى التفاوت الكبير بين الفئتين في خصائصها المختلفة . وفيما يتعلق بمعدلات جملة غير الكويتيين فانها بلغت حوالي (٣٢) و (٤٣) و (٢٦) لكل من ذكورهم واناثهم وجملتهم على التوالي . وهي تقل بما يزيد على (١٠) بالألف عن نظيرتها للكويتيين والذكور منهم بصفة خاصة .

وتميزت المواليد في عام ١٩٨٠ بتذبذبها للجنسين من جهة ومن محافظة لاخرى من جهة اخرى . فقد انخفض معدلها لجملة وافدى محافظة العاصمة الى حوالي (٣٠) بالألف او ما يقل بحوالي (١٥) بالألف عما كان عليه عام ١٩٧٥ ، وكان هبوطه أشد وضوحا بالنسبة للذكور بحيث قل عن نصف ما كان عليه في العام السابق ، وربما يعزى ذلك الى عوامل عديدة من بينها تعمق المظاهر الحضرية بينهم ودقة البيانات الحيوية . ولو قورنت المعدلات لغير الكويتيين بأقرانهم من الكويتيين لظهرت منخفضة جدا تقل عن نصفها أو يزيد وخاصة بين الذكور منهم .

واتصفت المعدلات في المحافظات الاخرى بالتذبذب الواضح ، ففي محافظة حولي مثلا لم يتغير المعدل لجملة الوافدين خلال فترة الدراسة تقريبا ، في حين حقق ارتفاعا طفيفا وانخفاضا مماثلا لكل من الذكور والاناث على التوالي ، واستمرت من الناحية الاخرى على مستوياتها السابقة في علاقتها بمعدلات الكويتيين في المحافظة . ونلاحظ في المحافظتين الباقيتين الاحمدى والجهراء حالة مماثلة من التذبذب ، مع ميل الى الزيادة في بعض الحالات وخاصة بين معدلات الاناث على العكس مما رأيناه في المحافظتين السابقتين . وربما يشير كل ذلك الى انتقال الاسر الوافدة نحو المحافظات البعيدة في الآونة الأخيرة لعوامل اقتصادية واجتماعية عديدة . واستمرت العلاقة بين معدلات الوافدين والكويتيين في المحافظتين على حالها تقريبا وكما كانت في العام السابق مع فارق في نسبتها مما يشير الى الفوارق الواضحة بين الجماعتين في هذا الشأن . وفيما يتعلق بمعدلات جملة الوافدين ، فانها ، كما يبدو ، حققت انخفاضا واضحا عنها فى المحافظات الاخرى فيما عدا العاصمة وللجنسين معا . كما انها كانت اقل بوضوح منها في العام السابق ، ولكنها ظلت وكما في الحالات الاخرى على مستواها السابق في علاقتها بمعدلات جملة الكويتيين في البلاد تقريبا .

٢ ـ ١ ـ٣ جملة السكان :

تفاوتت معدلات المواليد لجملة سكان الكويت هي الاخرى من محافظة لأخرى ولكلا الجنسين خلال فترة الدراسة . ففى عام ١٩٧٥ بلغ المعدل حوالي (٤٣) بالألف ، وكان نصيب الاناث منه حوالى (٤٧) بينما لم يتجاوز المعدل للذكور (٤١) تقريبا فقط . و تعتبر الارقام المذكورة من اعلى معدلات المواليد الخام في العالم واقطار الوطن العربي . ففي تونس بلغ المعدل في العام المذكور (٣٧) بالألف .[١] وفي لبنان (٣٠) بالألف وفي مصر (٣٨) بالألف ، ولكنها تقل أو تماثل نظيرتها في بعض اقطار الخليج العربي ، حيث يصل المعدل في كل من دولة الامارات وعمان وقطر الى حوالي (٥٠) لكل ألف من سكانها .[٢] ووصلت في السودان عام ١٩٧٣ الى حوالي (٤٨) بالألف[٣].وبلغت في العراق خلال الفترة ١٩٦٥ ـ ١٩٧٥ حوالي (٤٩) بالألف .[٤]

أما على مستوى محافظات البلاد فقد تجاوزت معدلات المواليد المعدل العام في ثلاث محافظات هي حولي والاحمدي والجهراء . وبلغت الزيادة في محافظة الجهراء اكثر من (١٠) بالألف ، تليها محافظة الاحمدي حوالي (٩) بالألف بينما كانت الزيادة لا تذكر في محافظة حولي . ومن الناحية الاخرى كان المعدل في محافظة العاصمة يقل عن المعدل العام للبلاد بحوالي (١٠) بالألف بوضوح . ويعزى هذا التباين الى تفاوت تأثير ضوابط الخصوبة من جماعة سكانية الى اخرى .

---

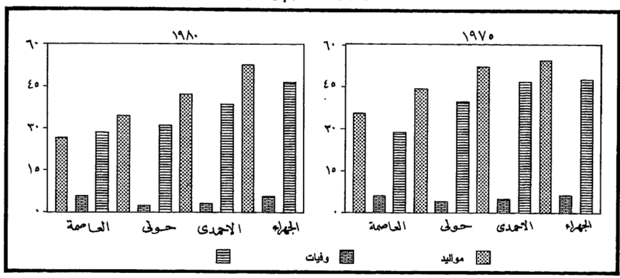
(١) خميس طعم الله : التغيرات الديموجرافية الحديثة في الجمهورية التونسية ، ندوة المائدة المستديرة عن السكان في الوطن العربي ، منظمة اليونسكو والمركز الاقليمي العربي للبحوث والتوثيق في العلوم الاجتماعية ، عمان (١٩٨٤) ص ٤ (غير منشور) .

(٢) نادية حليم سليمان ، التغيرات الديموجرافية ومجالات التنمية الاجتماعية والاقتصادية ، ندوة المائدة المستديرة عن السكان في الوطن العربي ، عمان (١٩٨٤م) ص ٩ (غير منشور).

(٣) عمر احمد التاى ، التغيرات الديموجرافية الحديثة في السودان ، ندوة ، المائدة المستديرة عن السكان في الوطن العربي ، عمان (١٩٨٤م) ص ٦ (غير منشور) .

(٤) مكى محمد عزيز ، التغيرات الديموجرافية الحديثة في العراق ، ندوة المائدة المستديرة عن السكان في الوطن العربي عمان (١٩٨٤م) ص ٦ (غير منشور) .

معدلات المواليد والوفيات والزيادة الطبيعية حسب المحافظات « جملة السكان »
١٩٧٥ ـ ١٩٨٠ « بالألف »



شكل رقم (٤)

ولعل اول ما يجلب انتباهنا في استعراضنا لحالة المواليد في عام ١٩٨٠ هو الانخفاض الواضح في معدلها لجملة سكان البلاد وللجماعتين السكانيتين الاخريين معا . فقد نقص المعدل العام لجملة السكان حوالي (٥) بالألف عما كان عليه في العام السابق وبحوالي اكثر من (٣) بالألف للذكور والاناث . ولايزال على كل حال ، المعدل العام البالغ حوالي (٣٨) بالألف مرتفعا بالمقارنة مع اقطار نامية عديدة . فقد وصل في كل من تونس الى (٢٥) بالألف وفي السودان (٤٥) وفي المملكة السعودية (٤٣) وفي عمان ودولة الامارات (٤٧) وهبط في لبنان الى (٢٩) بالألف [(٥)] . اما على مستوى الوحدات الادارية الرئيسية فقد جاءت اعلى المعدلات في محافظة الجهراء حوالى (٥٣) بالألف لجملة سكانها او ما يزيد بمقدار (١٥) بالألف على المعدل العام . ويمكن ان يقال الشئ نفسه فيما يتعلق بارقام الذكور والاناث ايضا . الا ان الارقام المذكورة لا تبدو سوى منخفضة قليلا عن نظيرتها في عام ١٩٧٥.

وجاءت بعد ذلك محافظة الاحمدى ، وكانت الزيادة في معدل جملة سكانها عن معدل جملة سكان البلاد قليلة ليس الا . فقد بلغت حوالي (٥) بالألف فقط ، وهي نفسها تقريبا لكل من الذكور والاناث . اما محافظة حولى فقد حقق معدل المواليد لجملة ابنائها انخفاضا قليلا لم يتجاوز (٣) بالألف عن المعدل العام ، الا ان الانخفاض الكبير جاء بين مواليد الاناث فيها والذي تجاوز (١٢) بالألف تقريبا . ولم يتجاوز من الناحية الاخرى التباين في مستويات المواليد بين عامي ١٩٧٥ و ١٩٨٠ الارقام المذكورة بصورة عامة وخاصة مايتعلق بالذكور من ابنائها . الا ان التغير الكبير هو ما شهدته بيانات محافظة العاصمة سواء بالمقارنة مع المعدل العام للبلاد أو لما كان عليه في العام السابق . وعلى العموم فان الحالة العامة لمعدلات المواليد تعكس تطور احوال السكان المختلفة وتأثيرها على خصائصهم الديموجرافية بصفة خاصة خلال فترة الدراسة .

٢ ـ ٢ الوفيات :

تتصف الوفاة وهى حالة حدوث الموت على العكس من الخصوبة بكونها اكثر استقرارا واقل عرضة للتذبذب . ان زيادة حجم السكان أو تناقصه خلال اية فترة زمنية هو نتيجة للتوازن بين الزيادة الناجمة عن المواليد والهجرة الوافدة وبين التناقص الذي تحدثه الوفاة ونزوح الافراد . وهي بعد ذلك تعكس ماتحدثه العوامل الاجتماعية والاقتصادية وتوفر الخدمات الصحية وكفاءتها على احوال السكان ونموهم . وسنحاول استخدام معدلات الوفيات العامة على مستوى محافظات الكويت وللجماعتين السكانيتين وجملتهم ذكورا وإناثا ، لبيان دورها كعامل رئيسي يتحكم في تحديد مستوى الزيادة الطبيعية في البلاد خلال فترة الدراسة .

انظر (جدول -١-) و (الاشكال ٢و ٣و ٤) .

---

(٥) عاطف خليفة ، البيانات والتحليل والاسقاط السكاني في الوطن العربي ، ندوة المائدة المستديرة عن السكان في الوطن العربي ، عمان (١٩٨٤م) ص ١٣ (غير منشور) .

٢ ـ ٢ ـ ١ الكويتيون :

تشير معدلات الوفيات بين الكويتيين وكما هو متوقع ، الى استقرار واضح وتفاوت بسيط فيما بينها خلال عامي الدراسة . هذا بالاضافة الى انها تبدو منخفضة جدا بالمقارنة ليس مع دول العالم الثالث فقط وانما حتى مع مستوياتها في معظم اقطار القارة الاوربية وامريكا الشمالية . فقد بلغ المعدل العام لجملة الكويتيين في عام ١٩٧٥ حوالي (٦) بالألف . وهو رقم يقل كثيرا عن نظيره في تونس للعام نفسه والبالغ حوالي (١٠) بالألف [٦] . وفي مصر حوالي (١٤) بالألف عام ١٩٧٢ [٧] . وفي السودان حوالي (٢٣) بالألف [٨] . والعراق حوالي (١٥) بالألف للفترة ١٩٧٠ـ ١٩٧٥[٩] .

ويلاحظ من الناحية الاخرى بان جملة معدلات الوفيات بين الذكور اعلى منها بين الاناث بمقدار (١,٥) بالألف عام ١٩٧٥. وهي ظاهرة سنراها واضحة على مستوى المحافظات وللجماعتين السكانيتين ايضا . وهو امر اعتيادى طالما ان معدلات وفيات الذكور تفوق نظيرتها لا سباب معروفة عديدة . بالاضافة الى ما تعاني منه بيانات الوفيات للاناث احيانا من نقص في رصدها . وينعكس ما ذكرناه قبل قليل من انسجام في معدلات الوفيات على توزيعها الاقليمي بين محافظات البلاد . وقد جاءت محافظة الجهراء في المقدمة من حيث ارتفاع المعدل فيها ويبلغ (٦,٩) بالألف ، تليها محافظة الاحمدى (٦,٦) بالألف ثم محافظة العاصمة (٦,٣) واخيرا محافظة حولى (٥,٨) بالألف . ان هذا التباين الطفيف جدا والذى لا يبتعد كثيرا عن مستوى المعدل العام لجملة الكويتيين ، يفسر التفاوت النسبي في العوامل المؤثرة في تباين اسباب الوفاة من جهة ومدى دقة البيانات من جهة أخرى . ولعل انخفاض المعدل في محافظة حولي بالمقارنة مع المحافظات الاخرى ، وكما رأينا في معدلات المواليد ، يعزى الى التقارب الأكثر وضوحا للكويتيين مع الوافدين وتأثرهم بهم في امور عديدة .

وعلى الرغم من عدم حدوث تغيرات كبيرة في عام ١٩٨٠ ، الا ان الاتجاه السائد في معدلات الوفيات التناقص الشامل عما كان عليه عام ١٩٧٥. فقد انخفض المعدل العام لجملة الكويتيين ولذكورهم واناثهم حوالي واحد بالألف . وظلت محافظة الجهراء تحتل المركز الاول بين المحافظات في معدل وفياتها تليها هذه المرة محافظة العاصمة ، ثم محافظة حولي واخيرا محافظة الاحمدي . وتظل ارقام هذا العام منخفضة بالمستوى العالمي والاقليمي . وهبوط معدلات الوفيات هو نتيجة متوقعة لتطور مستوى الحياة على جميع الاصعدة في البلاد وخاصة كفاءة الخدمات الصحية بمختلف اصنافها .

٢ ـ ٢ ـ ٢ غير الكويتيين :

تتصف معدلات الوفيات لغير الكويتيين بانها اقل بصورة واضحة عنها للكويتيين . مشابهة بذلك حالة المواليد التي مرت بنا من قبل . الا ان التفاوت في حالة الوفيات يبدو اكبر بكثير . ففي عام ١٩٧٥ كان الفرق في المعدلات للفئتين حوالي (٢,٥) بالألف واكثر من ذلك بين الذكور . اما على مستوى المحافظات فان التفاوت يقل في بعض المحافظات . ففي محافظة العاصمة كان المعدل بين جملة الوافدين مقاربا جدا لنظيره بين ابناء البلاد . ويمكن ان يقال الشى نفسه عن الحالة في محافظة الجهراء ، وتعزى اسباب هذا التماثل النسبي الى تشابه العوامل المؤثرة في حجم الوفيات في كل منهما ، وكما رأينا في حالة المواليد من قبل . وبالرغم من ذلك فان الفرق يظل كبيرا بين الفئتين في وفيات الاناث ، حيث يزيد الفرق بينهما احيانا عن (٢) بالألف في بعض المحافظات والمعدل العام . اما في محافظتي حولي والاحمدي فان الفرق بين معدلات الوفيات للكويتيين وغيرهم يظل واضحا جدا . ويعود ذلك الي التباين في العوامل المؤثرة في اسباب الوفاة في المحافظتين المذكورتين . ويمكن القول بأن معدلات الوفيات لغير الكويتيين ربما تعتبر من أوطأ المعدلات المسجلة في العالم حينذاك ، بل انها اقل مما هي عليه في مواطن الوافدين الاصلية الى حد كبير ، مما يشير الى مدى كفاءة وشمول الخدمات الصحية وارتفاع مستوى المعيشة في البلاد .

وحققت معدلات الوفيات في عام ١٩٨٠ نقصا شديدا وقياسيا في مستواها تقريبا . فلم يتجاوز المعدل لجملة الوافدين (٢,٥) بالألف ، ووصل الى اقل من ذلك بين جملة اناثهم (٢,٣) بالألف . وبصورة عامة بلغ التناقص في معدلات جملة الوافدين عن العام الماضي حوالي (١) بالألف . واذا ماانتقلنا الى توزيع المعدلات فيما بين المحافظات لوجدناها قد هبطت هي الاخرى وكان التقهقر على أشده في محافظة حولي حيث بلغ المعدل (٢,٢) بالألف وللاناث (٢,٠) بالألف فقط ، يلي ذلك محافظة العاصمة وبلغ المعدل فيها (٣) بالألف وللاناث (٢,٣) بالألف . وتأتي محافظة الاحمدى بالمرتبة الثالثة ووصل معدل وفيات جملة الوافدين من ابنائها (٣) بالألف ولاناثهم (٢,٥) بالألف . واخيرا جاءت محافظة الجهراء (٥,١) . وحدث اكبر تناقص عن عام ١٩٧٥ في محافظة العاصمة حوالي (٤) بالألف ، ثم في محافظة الاحمدى حوالي (١) بالألف . ونستطيع القول بان التناقص في معدلات

---

(٦) خميس طعم الله ، التغيرات الديموجرافية الحديثة فى الجمهورية التونسية ، مصدر سابق ، ص ٢ .

(٧) نادية حليم سليمان ، التغيرات الديموجرافية ومجالات التنمية الاجتماعية والاقتصادية ، مصدر سابق ص ٥ .

(٨) عمر التاى ، التغيرات الديموجرافية الحديثة في السودان ، مصدر سابق ، ص ٧ .

(٩) مكى محمد عزيز ، التغيرات الديموجرافية الحديثة في العراق ، مصدر سابق ، ص ٧ .

وفيات غير الكويتيين خلال فترة الدراسة كان اكبر مما تعرضت له معدلات الكويتيين ، مما يشير الى سرعة تحسن مستوى معيشة الوافدين ومدى استفادتهم من الخدمات المتاحة لهم .

٢ - ٢ - ٣ جملة السكان :

استنادا الى حالة توزيع مستوى الوفاة التي مرت بنا اعلاه للكويتيين وغير الكويتيين نتوقع ان نرى تفاوتا قليلا ما بين المعدل العام ومعدلات المحافظات في بداية فترة الدراسة وفي نهايتها . ففي عام ١٩٧٥ بلغ معدل الوفيات لجملة سكان الكويت (٤,٨) بالألف ، وتراوح المعدل لجملة الذكور والاناث قليلا حول المعدل المذكور زيادة ونقصانا . ولم تكن هناك فوارق كبيرة ايضا على مستوى محافظات البلاد . وقد فاق المعدل في ثلاث محافظات منها المعدل العام لجملة السكان . وكانت اعلى المعدلات من نصيب كل من محافظتي الجهراء (٦,٦) بالألف ومحافظة العاصمة (٦,٤) بالألف ، وسجلت معدلات الذكور فيهما ارقاما مرتفعة نسبيا وصلت الى اكثر من (٧) بالألف في الاولى و (٨) بالألف في الثانية . وتأتي بعدها محافظة الاحمدى بمعدل بلغ (٥,٢) بالألف ثم محافظة حولي (٤,٣) بالألف . وتفوق معدلات وفيات ذكورهما المعدل العام ايضا ، ولكن بمقدار اقل منه في المحافظتين السابقتين . وتظل المعدلات المذكورة اعلاه جميعا منخفضة بالمقارنة مع المعدلات لكثير من أقاليم العالم الصناعية والنامية معا البعيدة والمجاورة على حد سواء .

وكما رأينا من قبل فان معدلات الوفيات قد حققت تراجعا واضحا في عام ١٩٨٠ عما كانت عليه في العام الماضي . فقد هبط المعدل العام من (٤,٨) بالألف الى (٣,٦) . وهبط للذكور من (٥,١) بالألف الى (٣,٩) بالألف . وحقق انخفاضا مماثلا بين الاناث من (٤,٣) بالألف الى (٣,٣) بالألف . وجاء ترتيب المحافظات حسب تناقص وفياتها كما كان في عام ١٩٧٥ مع فارق في تناقص ارقامها . وهكذا كان نصيب محافظة حولي ادنى مستوى لمعدلات الوفيات (٣,٩) بالألف ، تليها محافظة الاحمدى (٣,٨) بالألف ثم محافظة العاصمة (٤,٢) واخيرا محافظة الجهراء (٥,٩) بالألف . ومن أبرز الفروق في المعدلات خلال فترة الدراسة هو هبوطها لذكور محافظة العاصمة الى النصف تقريبا من (٨) بالألف الى (٤,٢) بالألف ولاناث محافظة الاحمدى بمقدار (١,٥) بالألف من (٤,٦) بالألف الى (٣,١) بالألف . وربما تعزى اسباب هذا التناقص الكبير والتفاوت بين النوعين على مستوى المحافظات والبلاد الى تحسن مستوى دقة الاحصاءات الحيوية وخاصة ما يتعلق منها بالاناث بالاضافة الى الضوابط المتحكمة بحجم الوفيات والتي مر ذكرها آنفا .

٢ - ٣ الزيادة الطبيعية :

تعرض حجم السكان في الكويت الى تقلبات واضحة خلال المراحل التاريخية المختلفة الا ان الاتجاه الحديث يشير الى الزيادة المستمرة . فقد أصبح عدد الوفيات أقل من عدد المواليد بصورة منتظمة مما أدى الى ارتفاع منتظم في منحنى النمو السكاني . وهكذا أصبحت الزيادة الطبيعية الناجمة عن زيادة المواليد على الوفيات هي المصدر الرئيسي لنمو السكان في البلاد واقاليمها المختلفة . وتأتي حركة انتقال السكان للتحكم في مظاهر النمو السكاني الى جانب الحركة الطبيعية كما سنرى . وبعد ان استعرضنا في الصفحات القليلة السابقة عناصر الحركة الطبيعية على انفراد سنتناول ظاهرة الزيادة الطبيعية لجملة أفراد المجتمع الكويتي بفئتيه من المواطنين والوافدين معا خلال فترة الدراسة ، وذلك تمهيدا لبيان دورها في جملة الزيادة السكانية فيما بعد أنظر (جدول ١) والاشكال ٢و ٣و ٤) .

٢ - ٣ - ١ الكويتيون :

بلغ معدل الزيادة الطبيعية في عام ١٩٧٥ لجملة المواطنين (٤٥) بالألف ، ولم يكن هناك فرق يذكر بين ذكورهم وإناثهم في هذا الشأن . ونستطيع القول بأن الرقم المذكور يمثل أعلى زيادة طبيعية في العالم أجمع تقريبا . فهي تتراوح على صعيد الوطن العربي مثلا مابين ٢٥-٣٥) بالألف [١٠] . ومما لاشك فيه ان معدلات المواليد المرتفعة كما رأينا مسؤولـة عن ذلك الى حد ما ، الا ان السبب الرئيسي هو المستويات المنخفضة جدا لمعدلات الوفيات .

وكان المعدل مرتفعا على مستوى الاقسام الادارية الرئيسية ايضا . ونستطيع ان نضعها في ثلاث مجموعات بهذا الشأن . محافظات تتصف بمعدلات مرتفعة جدا وتفوق المعدل العام لجملة الكويتيين في البلاد ، وتضم محافظة الاحمدى (٥٦,١) بالألف ومحافظة الجهراء . (٥١,٧) بالألف . وهي محافظات تميزت بمعدلات مرتفعة للمواليد كما رأينا بسبب قوة العوامل المشجعة على حجم الأسرة الكبير بين سكانها . وتضم المجموعات الثانية المحافظات التي حققت معدلا قريبا من المعدل العام وجاءت ضمنها محافظة حولي (٤٤,٤) بالألف . وضمت المجموعة الثالثة محافظة العاصمة التي كان معدل الزيادة فيها (٢٩,٣) بالألف يقل كثيرا عن المعدل العام للكويتيين الذكور اعلاه (٤٥) بالألف . ويعود انخفاض الزيادة في المحافظتين الاخيرتين الى انخفاض معدلات المواليد بين الكويتيين بالدرجة الاولى واقترابها من معدلات الوافدين كما رأينا من قبل . والملاحظة الاخيرة في هذا الصدد هي ان معدلات الزيادة كانت متقاربة جدا للذكور والاناث سواء في المعدل العام أو معدلات المحافظات المختلفة الى حد كبير .

---

(١٠) نادية حليم سليمان ، التغيرات الديموجرافية ومجالات التنمية الاجتماعية والاقتصادية ، مصدر سابق ص ٥ .

وعلى الرغم من عدم حدوث هبوط كبير في معدلات الزيادة لجملة الكويتيين عام ١٩٨٠ ، الا ان النقصان كان واضحا من محافظة لأخرى . فقد وصل المعدل العام الى حوالي (٤٣) بالألف ، وكانت معدلات الذكور والاناث لا تختلف كثيرا عنه . الا ان التفاوت كان كبيرا بين محافظات البلاد ، وانقسمت بدورها الى ثلاث مجموعات واضحة ، المجموعة الاولى وكان المعدل فيها اعلى من المعدل العام وضمت محافظة واحدة فقط هذا العام (وقت إعداد الدراسة) هي الجهراء بدلا من محافظتين ، ووصل الى (٥٠,٨) بالألف . وضمت المجموعة الثانية محافظة واحدة فقط هي الاحمدى وفيها اقترب المعدل من نظيره المعدل العام للكويتيين (٤٣,٧) ويعود ذلك الى الهبوط الشديد في معدلات المواليد المسجلة من جهة ومعدلات الوفيات معا . اما المجموعة الاخيرة فضمت المحافظتين الباقيتين وهما العاصمة وحولي ، حيث كان المعدل فيهما دون نظيره العام بكثير . والملاحظ بأن محافظة حولي قد احتلت بمعدلها المنخفض جدا هذا العام (٢٥,٨) بالألف محل محافظة العاصمة التي سجلت أوطأ معدل في العام الماضي ، ولكنها حققت أرتفاعا مؤخرا الى (٣١,٧) بالألف . ويعود السبب فيما يتعلق بمحافظة حولي الى الهبوط الشديد في معدلات المواليد كما مر بنا من (٥٠,٢) بالألف الى (٣٠,٧) بالألف بالاضافة الى تناقص معدلات الوفيات هي الاخرى خلال فترة الدراسة . اما فيما يتعلق بمحافظة العاصمة فتعزى الزيادة الطفيفة فيها الى الزيادة في معدلات المواليد وخاصة الذكور منهم بالدرجة الاولى . ويبدو بأن المعدلات المذكورة وبالرغم من تفاوتها لا تزال مرتفعة جدا بالمقارنة مع ارقام نظيراتها في اقطار اخرى هذا العام . حيث بلغ معدل الزيادة (٢٧) بالألف في تونس[١١] . و(٣٠) بالألف في مصر [١٢] و(٣٥) بالألف في الأردن[١٣] .

٢ ـ ٣ ـ ٢ غير الكويتيين :

ان اهم ما يميز الزيادة الطبيعية بين الوافدين هو انخفاضها الشديد عنها بين اقرانهم من الكويتيين . ففي عام ١٩٧٥ بلغ معدلها حوالي (٣٣) بالألف فقط بنقص يصل الى اكثر من (١٢) بالألف عن معدل المواطنين . ويأتي ذلك من الهبوط الشديد في معدل الذكور منهم حيث سجلت الزيادة الطبيعية معدلا وصل الى حوالي (٢٨) بالألف فقط في مقابل حوالي (٤٠) بالألف لجملة اناثهم . وانخفاض المعدل العام للزيادة بين الوافدين يأتي بالدرجة الاولى ليس من انخفاض معدلات المواليد كما في حالة الكويتيين وانما من الانخفاض الشديد في معدلات وفياتهم ايضا كما رأينا ، هذا بالاضافة الى انخفاض معدلات الوفيات لذكور الوافدين بالمقارنة مع اناثهم نتيجة تركيب الوافدين العمرى حيث يؤلف الشباب نسبة كبيرة منهم . ومما لاشك فيه ان الظاهرة المذكورة تنبع من عوامل عديدة منها بالاضافة الى مامر ذكره قبلا على سبيل المثال : الخصائص الديموجرافية والمعيشية التي يتصف بها هؤلاء . والتي جرى انتقال بعضها الى الكويت ومنها معدلات المواليد والوفيات المنخفضة وانماط الحياة الحضرية بالاضافة الى طبيعة الاغتراب وما يحمله من مظاهر المخاطرة وعدم الاستقرار حاضرا ومستقبلا .

وتتوزع محافظات الكويت وفقا للمعدل العام لزيادة الوافدين الى ثلاث فئات . الاولى وتضم محافظتين هما حولي والجهرا . وفيما يزداد المعدل بوضوح عن المعدل العام حيث وصل الى (٣٧,٢) بالألف في الاولى و (٣٤,٧) بالألف في الثانية . وتضم الفئة الثانية محافظة الاحمدى وفيها يتماثل المعدل (٣٢,٦) بالألف مع نظيره المعدل العام في البلاد تقريبا . واخيرا هناك محافظة العاصمة وفيها يقل معدل الزيادة (٢٨,٧) بالألف عن نظيره المعدل العام بصورة واضحة . ويقترن هذا الانخفاض بهبوط معدلات المواليد والوفيات بين الذكور منهم بالدرجة الاولى في العام المذكور . ولا يفوتنا مرة اخرى ان نلاحظ في هذا الصدد ايضا بأن معدلات الزيادة الطبيعية اعلى بين اناث الوافدين منها بين ذكورهم سواء على مستوى جملتهم في البلاد او في المحافظات الاربع على حد سواء . وتعتبر الظاهرة هذه نتيجة طبيعية لا رتفاع معدلات مواليدهن وانخفاض معدلات وفياتهن بصفة رئيسية .

وقد حققت معدلات الزيادة بين الوافدين انخفاضا كبيرا في عام ١٩٨٠ عما كانت عليه في العام السابق إذ انخفض المعدل العام لجملتهم الى (٢٧,٩) بالألف أو ما يعادل (٥) بالألف تقريبا عن عام ١٩٧٥ . وكان الهبوط بمعدلات الذكور اكبر من ذلك حيث بلغ (٢١,٨) بالألف أو ما يعادل نقصا مقداره اكثر من (٦) بالألف . بينما لم يهبط معدل زيادة الاناث سوى (٢) بالألف تقريبا خلال الفترة ذاتها . اما على صعيد توزيع الزيادة فيما بين المحافظات فيمكن ملاحظة ما يأتي :

أولا : ان معدلات الزيادة فيها جميعا عدا محافظة العاصمة كانت اكبر من المعدل العام لجملة الوافدين .

ثانيا : ان تناقصها خلال فترة الدراسة للمحافظات المذكورة لا يكاد يذكر هو الآخر فيما عدا محافظة العاصمة ، حيث سجلت هبوطا كبيرا بلغ حوالي (١٢) بالألف ، بالاضافة الى هبوط مماثل فيها عن المعدل السابق كما مربنا .

ثالثا : ان معدلات الزيادة بين ذكور الوافدين كانت مرتفعة جدا بالمقارنة مع معدلات الاناث في محافظتين هما الاحمدي (٤٦,٤) بالألف وحولي (٤٠,٢) بالألف . وتزيد الارقام المذكورة عن المعدل العام لجملة الوافدين وجملة ذكورهم معا بأكثر من الضعف . بينما ظهرت المعدلات منخفضة جدا في المحافظتين الاخريين وهما العاصمة (١١,١) بالألف والجهراء (٢٣,١) بالألف والارقام المذكورة وخاصة

---

(١١) خميس طعم الله ، التغيرات الديموجرافيه الحديثة الحديث في الجمهورية التونسية ، مصدر سابق ص ١ .

(١٢) نادية حليم سليمان ، التغيرات الديموجرافية ومجالات التنمية الاجتماعية والاقتصادية ، مصدر سابق ص ٢ .

(١٣) فهد الحيارى ، الواقع السكانى فى الاردن ، ندوة المائدة المستديرة عن السكان في الوطن العربى ، عمان (١٩٨٤م) ص ٣ .

لذكور العاصمة تقل كثيرا عن نصف ارقام اناثها الا انها تقترب وخاصة في المحافظة الاخيرة من المعدل العام لجملة ذكورها . واخيرا فان معدلات الزيادة لغير الكويتيين سواء لجملتهم في البلاد أو المحافظات قد اقتربت هذا العام من مستوياتها في العالم والوطن العربي الى حد كبير .

٢ - ٣ - ٣ جملة السكان :

نظرا لارتفاع معدلات المواليد وخاصة بين الكويتيين وانخفاض معدلات الوفيات وخاصة بين غيرهم وما ادى اليه من ارتفاع في معدلات الزيادة الطبيعية للفئتين ، فاننا نتوقع ان تكون معدلات الزيادة الطبيعية لجملة سكان الكويت عاليه سواء بالمقياس الاقليمي أو العالمي . هذا الارتفاع الذي لا بد وان يكون له ثقل كبير على مجمل الزيادة السكانية في البلاد كما سنرى فيما بعد .

وصل معدل الزيادة لسكان الكويت (٣٨,٦) بالألف عام ١٩٧٥ ويقل بذلك عن معدل الكويتيين بحوالي (٦) بالألف ويزيد عن نظيره لغير الكويتيين بحوالي (١٠) بالألف . ويبدو المعدل بالنسبة لجملة ذكور وإناث البلاد مختلفا إلى حدّما . فهو يقل بين الذكور عن المعدل العام بحوالى (٣) بالألف ، حيث بلغ (٣٥,٤) بالألف إلا أنه يزيد عليه في حالة الاناث بحوالي (٤) بالألف ليصل إلى حوالى (٤٢,٤) بالالف . وارتفاع الأرقام المذكوره لا يدعو للعجب طالما ان معدلات المواليد وخاصة بين الكويتيين مرتفعة جدا ومعدلات الوفيات منخفضة جدا وخاصة بين غير الكويتيين كما مر بنا .

وإذا ما استعرضنا توزيع معدلات الزيادة بين الوحدات الادارية هذا العام لوجدنا مايلي :

اولا : ان المعدلات في جميع المحافظات ، فيما عدا محافظة العاصمة ، كانت اعلى من المعدل العام بدرجة كبيرة جدا احيانا . وتأتي محافظة الجهراء بمعدلها البالغ (٤٧,٨) بالألف في المقدمة تليها محافظة الاحمدى (٤٧,١) بالألف واخيرا محافظة حولي (٤٠,١) بالألف . ووصل المعدل في الوقت نفسه الى (٢٩) بالألف فقط في محافظة العاصمة نتيجة انخفاض معدلات المواليد فيها بالدرجة الاولى . وربما يمثل الرقم المذكور المعدل الوحيد الذي يبدو قريبا من المعدلات الشائعة في معظم اقطار العالم النامية .

ثانيا : ان معدلات الزيادة بين الاناث تفوق نظيرتها بين الذكور . وتأتي في المقدمة بهذا الشأن محافظة الاحمدى(٥٠,١) بالألف ، تليها محافظة الجهراء (٤٩,٩) بالألف ثم محافظة حولى (٤٢,٣) وأخيرا تأتي محافظة العاصمة بمعدل (٣٢,١) بالألف . وكما هو واضح من البيانات في (الجدول ٢) فان السبب يعود الى ارتفاع معدلات المواليد من اناث الوافدين وانخفاض معدلات وفاتهن بالدرجة الاولى .

وتعرضت الزيادة الطبيعية لسكان البلاد الى تناقص في عام ١٩٨٠ . وكان معدلها العام (٣٤,١) بالألف ، عما كانت عليه في بداية فترة الدراسة . وحدث هبوط مماثل في معدلات الذكور والاناث معا وبلغ في حالة الذكور اكثر من (٥) بالألف . ويعزى سبب الهبوط الى انخفاض معدلات المواليد والوفيات معا بين غير الكويتيين .

اما عن مستوى الزيادة على صعيد المحافظات فيمكن ذكر الملاحظات التالية :

أولا : ان المعدلات كانت في ثلاث محافظات دون (٤٠) بالألف وهو مايكاد يحدث لاول مرة حيث بلغت (٢٢,٧) بالألف في محافظة العاصمة و (٣١,٧) بالألف في حولى و (٣٨,٨) بالألف في الاحمدى ، وشذت عن ذلك محافظة الجهراء بمعدل بلغ (٤٦,٧) بالألف . وتعزى هذه الظاهرة الى الهبوط الشديد في كل من معدلات المواليد والوفيات ولفئتى السكان هذا العام بالمقارنة مع العام السابق .

ثانيا : كان التناقص في الزيادة بين الاناث اكبر منه بين الذكور الذين سجلت معدلاتهم زيادة واضحة في بعض المحافظات .

ثالثا : ان التناقص الشامل والواضح في الارقام يشير الى الاتجاه العام للزيادة الطبيعية في الكويت نحو الهبوط المستمر لتقترب تدريجيا من نظيراتها في المجتمعات المماثلة التي تسود فيها انماط الحياة الحضرية بكل مظاهرها وانعكاساتها . ولعل المعدل المنخفض في محافظة العاصمة التى تضم التجمعات الحضرية الاولى في الكويت (٢٢,٧) دليل واضح على ذلك .

٣ - الزيادة الطبيعية والنمو السكاني :

٣ - ١ دور الزيادة الطبيعية على مستوى المحافظات :

لاحظنا من مناقشتنا للزيادة الطبيعية في الكويت تباينا واضحا على مستوى تجمعات الوحـدات الادارية الكبيرة في البلاد . وسنحاول الآن بيان دورها في زيادة حجم سكان البلاد ومحافظاته الاربع وللجماعتين السكانيتين معا خلال فترة الاعوام الخمسة مابين ١٩٧٥ - ١٩٨٠ . لتنتقل في مرحلة لاحقة الى كشف هذا الدور على صعيد التجمعات السكانية الستة والاربعين في الكويت . ومما لا شك فيه بأن هذه المناقشة ستتيح لنا الفرصة بصورة غير مباشرة للتعرف في الوقت نفسه على دور حركة السكان سواء ما بين التجمعات السكانية للدولة أو عبر حدودها الدولية ، في نمو السكان خلال الفترة ذاتها (جدول ٢)و(الاشكال٥و٦) .

٣ـ ١ـ ١ الكويتيون :

يبدو من البيانات في (الجدول ٢) بأن الزيادة الطبيعية وكما هو متوقع ، هى العامل الوحيد في زيادة سكان أبناء البلاد الاصليين . وقد كان حجم الزيادة الطبيعية يفوق حجم الزيادة السكانية خلال فترة الدراسة لاسباب سبق ذكرها مما يشير الى عدم وجود آثار لحركات انتقال خارجية

(جدول ٢)*

الزيادة السكانية والزيادة الطبيعية والهجرة في الكويت حسب المحافظات والجنسية ١٩٧٥ ـ ١٩٨٠

المحافظة	الزيادة السكانية ١٩٧٥ـ١٩٨٠			الزيادة الطبيعية ١٩٧٥ـ١٩٨٠			الهجرة ١٩٧٥م ـ ١٩٨٠م (الزيادة السكانية ـ الزيادة الطبيعية) .			الزيادة الطبيعية من الزيادة السكانية ١٩٧٥م-١٩٨٠ (بالمائة) .			الهجرة من الزيادة السكانية ١٩٧٥م-١٩٨٠ (بالمائة) .		
	كويتيون	غير كويتيين	جمله	كويتيون	غير كويتيين	جملة	كويتيون	غير كويتيين	جملة	كويتيين	غير ك	جملة	كويتيون	غير ك	جملة
العاصمة	٤٩٨٢-	٤٩٦٦٦	٤٤٦٨٤	١٠٠٢٨	٩٤٢٥	١٩٤٥٣	٥٠٤٦-	٤٠٢٤١	٢٥٢٣١	–	١٩,٠	٤٣,٥	–	٨١,٠	٥٦,٥
حولى	٢١٧٨٩-	٢٢٤٠٩٩	٢٠٢٣١٠	٤٨٦٥٨	٧٢٠٧٧	١٢٠٧٣٥	٢٦٨٦٩-	١٥٢٠٢٢	٨١٥٧٥	–	٣٢,٢	٥٩,٧	–	٦٧,٨	٤٠,٣
الاحمدى	٤٩٨١٧	٥٠٤٨٧	١٠٠٣٠٤	٢٧٢٠٨	١١٠٧٤	٣٨٢٨٢	٢٢٦٠٩	٣٩٤١٣	٦٢٠٢٢	٥٤,٦	٢١,٩	٢٨,٢	٥٤,٤	٧٨,١	٦١,٨
الجهراء	٧١٢٨٢	١٦٧١١	٨٧٩٩٣	٢٢٥٧١	٥٠٣٨	٢٧٦٠٩	٤٨٧١١	١١٦٧٣	٦٠٣٨٤	٣١,٧	٣٠,١	٣١,٤	٦٨,٣	٦٩,٩	٦٨,٦
الجملة	٩٤٣٢٨	٣٤٠٩٦٣	٤٣٥٢٩١	١٠٨٤٦٥	٩٧٦١٤	٢٠٦٠٧٩	١٤١٣٧-	٢٤٣٣٤٩	٢٢٩٢١٢	–	٢٨,٦	٤٧,٢	–	٧١,٤	٥٢,٧

المصدر :

(١) وزارة التخطيط ، الادارة المركزية للاحصاء ، التعداد العام للسكان ١٩٧٥م ، الجزء الثالث مايو (١٩٧٧) جدول ١ ص ١ـ٢ .

(٢) وزارة التخطيط ، الادارة المركزية للاحصاء ، التعداد العام للسكان والمساكن والمنشآت ١٩٨٠م . المجلد الاول سبتمر (١٩٨٢) جدول ٩ ص ٨٤ ـ ٨٧.

(٣) وزارة التخطيط ، الادارة المركزية للاحصاء ، مجموعة البيانات الحيوية والسكانية لدولة الكويت (١٩٦٧ ـ ١٩٧٨) مصدر سابق .

(٤) وزارة التخطيط ، الإدارة المركزية للاحصاء ، النشرية السنوية للاحصاءات الحيوية ، مصدر سابق .

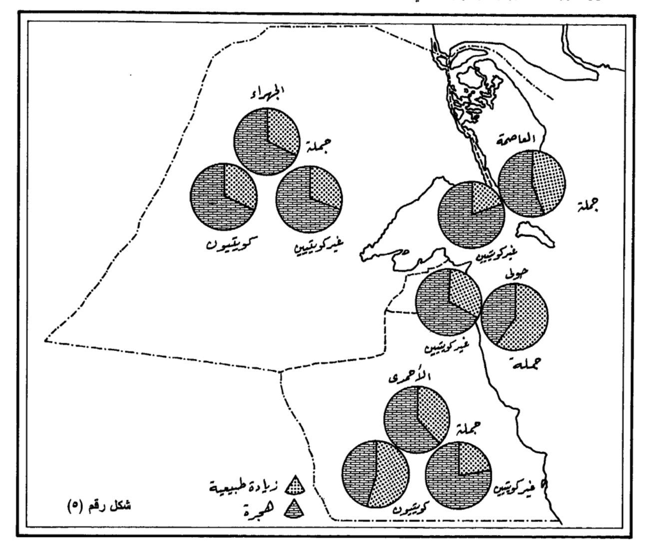
★ الجدول من حساب الباحث .

وتبدو الحالة مختلفة نسبيا عما ورد اعلاه في محافظات البلاد الاربع حيث يمكن ملاحظة مايلي :

أولا : ان نسبة مساهمة الزيادة الطبيعية في كل من محافظتى العاصمة وحولى قد فاقت نظيرتها لجملة الكويتين ، بل وتجاوزتها بما يزيد على الضعف . وهنا يبدو دور حركة انتقال أبناء البلاد عبر حدود محافظاتهم بصورة واضحة ، وخاصة من هاتين المحافظتين الطاردة لأبنائها الى خارجها . فقد بلغ النقص في عدد سكان محافظة العاصمة خلال فترة الدراسة حوالى خمسة آلاف نسمة من المواطنين . وهى ظاهرة طبيعية وتقليدية ، اذ تضم المحافظة المذكورة أقدم التجمعات السكانية للكويتيين في البلاد . وبتطور مستويات المعيشة الناجمة عن عوائد النفط وبتخطيط وتنفيذ تجمعات سكانية جديدة خارج سور المدينة القديمة ، أخذ أبناء المحافظة بالانتشار خارجها وبسرعة . وباستمرار ظاهرة تنفيذ تجمعات سكانية جديدة مصحوبة بفرص اقتصادية جديدة للعمل وبمشاريع متعددة للخدمات كالاسكان والتعليم والصحة وغيرها ، استمرت هجرة الكويتيين لاحيائهم القديمة . فاذا أضفنا الى ذلك سرعة انتشار نمط الحياة الحضرية في البلاد وانقسام الاسرة والواحدة الى عدد اكبر من الاسر ، لادركنا مدى حجم حركة الانتقال وشدتها وتشعب اتجاهاتها في الآونة الأخيرة .

ثانيا : ان دور الزيادة الطبيعية في المحافظتين الاخريين وهما الاحمدى والجهراء يبدو برغم أهميته أقل منه في المحافظتين السابقتين . فقد ساهمت خلال فترة الدراسة بحوالي (٥٥) بالمائة و (٣٢) بالمائة من اجمالي الزيادة السكانية في المحافظتين على التوالي . ويعنى هذا بأن كلا من المحافظة الاولى الواقعة فى اقصى جنوب البلاد والثانية التي تحتل الجزء الشمالي الاقصى منها ، لا تزال مناطق رئيسية لاستقطاب المواطنين نحوهما مقارنة بالمحافظتين السابقتين . وهكذا نجد بأن حركة السكان قد ساهمت خلال السنوات الخمس بحوالى نصف الزيادة السكانية لمحافظة الاحمدى وبأكثر من ثلثها في محافظة الجهراء . وتعزى جاذبيتها الى أسباب عديدة منها : (أ) ان محافظة الاحمدى تمثل تجمعا لنشاطات اقتصادية متعددة وفرصا للعمل كثيرة . ففيها مراكز الصناعة النفطية الرئيسية وتضم منطقة الشعيبة الصناعية وهى اكبر منطقة لتجمع الصناعات الرئيسية ، ومرافئ صيد الاسماك والمناطق السياحية ، وتضم محافظة الاحمدى بعد ذلك منطقة الوفرة حيث تم تنفيذ عدد من المشاريع الزراعية الهامة التي تسد جزءا من الحاجة المحلية للمنتجات الزراعية والحيوانية . (ب) تضم محافظة الجهراء مشاريع اقتصادية عديدة ، منها صناعية كانتاج النفط ومحطات توليد الطاقة وتحلية مياه البحر ، وبعض المرافئ التجارية والمخازن الرئيسية بالاضافة الى مشاريع عديدة للتنمية الزراعية والثروة الحيوانية . (ج) ان الجزء الاكبر من مشاريع اسكان المواطنين التى جرى تنفيذها في البلاد تقع في المحافظتين المنكورتين . (د) ان مواقع المحافظتين بالقرب من الاراضي السعودية جنوبا والعراقية شمالا وغربا يساعد على سهولة عملية الانتقال عبر الحدود الى حد كبير .

دور الزيادة الطبيعية والهجرة في الزيادة السكانية حسب المحافظات ١٩٧٥ - ١٩٨٠ « بالمائة »



٣ـ ١ ـ ٢ غير الكويتيين :

نتوقع ان نجد فى حالة غير الكويتيين مساهمة معقولة أو اعتيادية للزيادة الطبيعية فى زيادتهم الكلية ، طالما ان البيانات الحيوية لهم اقرب الى الدقة والحقيقة وان حركتهم داخل الكويت اقل نسبيا من اقرانهم ابناء البلاد الاصليين . فنجد بأن الزيادة الطبيعية خلال السنوات الخمس قد ساهمت بحوالى (٢٩) بالمائة فقط من جملة زيادتهم وهو رقم يقل كثيرا عن ثلث نظيره للكويتيين . وتظل الارقام على مستوى المحافظات قريبة من الرقم السابق لجملتهم الى حد كبير . ففى كل من محافظتى حولى والجهراء كانت الارقام (٣٢,٢) بالمائة و (٣٠,١) بالمائة على التوالي . في حين هبطت فى كل من محافظتي الاحمدى والعاصمة الى ما دون المستوى العام بوضوح لتسجل (٢١,٩) بالمائة و (١٩) بالمائة للمحافظتين على التوالى :

ونستنتج من الصورة توزيع مساهمة الزيادة الطبيعية المذكورة مايلي :

اولا : ان انخفاض اهمية الزيادة الطبيعية في حجم الزيادة السكانية في محافظة العاصمة يشير الى اشتداد دور الهجرة سواء الداخلية منها أو عبر الحدود نحو هما . ويعتبر انتقال الوافدين الى محافظة العاصمة امرا طبيعيا يتفق الى حد كبير وظاهرة خروج الكويتيين منها نحو ضواحي جديدة . فقد اصحت احياء العاصمة القديمة مناطق تتلائم تماما اقتصاديا واجتماعيا واحوال الوافدين القدامى والجدد على السواء .

ثانيا : ان اتساع دور الهجرة في نمو سكان الاحمدى يعود بالدرجة الاولى إلى اعتبارها المحافظة الرئيسية التى شهدت تنفيذ اكبر مشاريع للاسكان العائلى والاستثمارى وتنفيذ ضواحى سكنية جديدة وتوسيع عدد آخر قائم منها خلال فترة الدراسة . فقد عمدت بعض

الاسر الكويتية الى تأجير مساكنها في التجمعات الجديدة وفضلت البقاء في احيائها السابقة نظرا لقربها من العاصمة . كما ان عددا كبيرا من مشاريع الاسكان الاستثمارية استقطبت اعدادا كبيرة من الوافدين لرخص قيمة الايجار فيها ، بالاضافة الى ان تنفيذ مشاريع اقتصادية وزراعية وخدمية جديدة ادى الى توفير فرص جديدة للعمل وسبل افضل للعيش في تجمعات المحافظة رغم بعدها عن العاصمة .

ثالثا : ان دور الهجرة فى المحافظتين الاخريين حولى والجهراء لا يقل كثيراً بالرغم من انخفاضه نسبيا عنه في المحافظتين السابقتين . فقد ساهمت بأكثر من ثلث النمو السكاني فيهما بوضوح .وان الهجرة الوافدة هى العامل الرئيسي في تضخم حجم غير الكويتيين في أنحاء البلاد المختلفة .

٣ ـ ١ ـ ٣ جملة السكان :

مما مر اعلاه نتوقع ان يكون دور الزيادة الطبيعية في نمو جملة سكان الكويت كبيرا فقد بلغ خلال فترة الدراسة حوالى (٤٧) بالمائة . والمستوى المذكور ربما يعد امرا غريبا في منطقة اخرى ، الا انه لا يبدو كذلك في الكويت بوضعها الديموجرافي المتميز . فبما ان الكويتيين لم يكونوا ليؤلفوا خلال عامى ١٩٧٥ و ١٩٨٠ سوى ما يتراوح بين حوالى (٤٨) بالمائة و (٤٢) بالمائة على التوالى ، فاننا نستطيع ان نتصور مدى ما تفرضه الهجرة الوافدة من تأثير على تطور حجم سكان البلاد[١٤] . ومما لا شك فيه بأن نسبة ما تساهم به الهجرة وهو حوالى (٥٣) بالمائة يعد ظاهرة هامة تستدعى الانتباه مع ما يترتب عليها من قضايا عديدة تتعرض لها التجمعات الحضرية في البلاد .

وربما تبدو المسألة أكثر حدة على مستوى التجمعات السكانية الرئيسية في البلاد حيث نلاحظ مايلي :

أولا : ان نسبة مساهمة الزيادة الطبيعية في ثلاث محافظات كانت دون نظيرتها لجملة سكان البلاد الى حد كبير . فقد بلغت في محافظة الجهراء (٣١,٤) بالمائة فقط أى أقل من النسبة العامة بحوالى (١٦) بالمائة . تليها محافظة الاحمدى بنسبة وصلت (٣٨,٢) بالمائة واخيرا محافظة العاصمة بنسبة (٤٣,٥) بالمائة .

ثانيا : ان النسبة المنخفضة في المحافظات المذكورة وخاصة الجهراء تشير الى ان حركة السكان نحوها قد استحوذت على اكثر من ثلثي نصيبها من الزيادة السكانية خلال فترة الدراسة . تليها محافظة الاحمدى بنسبة لا تختلف كثيرا الى حد ما . ان استقطاب التجمعات السكانية في هاتين المحافظتين لأكبر عدد من الوافدين يشير الى أنهما لا تزالان تتمتعان بمزايا ايجابية عديدة بالمقارنة مع الاجزاء الاخرى .

ثالثا : ان مساهمة الزيادة الطبيعية بحوالى(٤٤) بالمائة من الزيادة في محافظة العاصمة وارتفاعها الى حوالى (٦٠) بالمائة فى محافظة حولى أمر لا يدعو للاستغراب ، اذ ان الوافدين يؤلفون الجزء الأعظم من سكانها ، بالاضافة الى ان الازدحام السكاني فيها بلغ درجة كبيرة بحيث لم تعد أى منهما تتحمل اعالة اعداد كبيرة اضافية من الوافدين . فاتجه هؤلاء نتيجة ذلك نحو التجمعات السكانية في المحافظات الاخرى مما رفع من مساهمة الهجرة في نمو سكانها .

٣ ـ ٢ دور الزيادة الطبيعية على مستوى التجمعات الصغرى :

لقد ناقشنا في الصفحات السابقة مستويات الزيادة الطبيعية للكويتيين والوافدين وجملة السكان في محافظات البلاد خلال فترة الدراسة . وسنحاول الانتقال الآن الى مناقشة الموضوع على مستوى التجمعات السكانية الصغرى وذلك تحقيقا للاحاطة بكل جوانب حركة السكان الطبيعية وما يرتبط بها من مظاهر اخرى . ونظرا لعدم انتظام البيانات المتعلقة بالزيادة الطبيعية للكويتيين كما ذكرنا فان مناقشتنا ستعتمد على ستة عشر من تجمعاتهم موزعة على انحاء البلاد ، ونعتقد انها تكفى لاعطاء الصورة المطلوبة . الا اننا سندرس الحالة بين غير الكويتيين على مستوى التجمعات الستة والأربعين في البلاد نظرا للتفاوت الشديد فيما بينها من جهة اخرى . ومن الطبيعى الا نغفل مناقشة الزيادة الطبيعية على المستوى ذاته لجملة السكان لكى تبدو الصورة كاملة ما أمكن ذلك .

٣ ـ ٢ ـ ١ الكويتيون :

يلاحظ بأن الزيادة الطبيعية قد شهدت تباينا واضحا مرة اخرى على مستوى التجمعات السكانية انعكس على دورها في زيادة سكانها ((جدول ٣)). ونستطيع ان نضع التجمعات المذكورة فى ثمان مجموعات بحسب مساهمة الزيادة الطبيعية في نمو سكانها وتتراوح مابين اقل من (١٠) بالمائة و (٧٠) بالمائة فأكثر .

ويلاحظ بأن أكبر عدد من التجمعات الكويتية جاءت ضمن المجموعة الاولى (اقل من ١٠) بالمائة . وتتوزع في الوقت نفسه على انحاء متباعدة من البلاد ، فالصليبية فى الاجزاء الداخلية الوسطى الغربية والجابرية قريبا من الواجهة البحرية في الجزء الاوسط والمهبولة

---

(١٤) وزارة التخطيط ، الادارة المركزية للاحصاء ، نمو وتوزيعات وبعض خصائص السكان بدولة الكويت ، نوفمبر (١٩٨٢م) ص ٣ .

في الجزء الجنوبي . ويعود انخفاض دور الزيادة الطبيعي فيها الى انها تعتبر مناطق جديدة يتكون معظم ساكنيها من أبناء الاحياء الكويتية التقليدية القريبة من العاصمة والذين نزحوا منها خلال فترة الدراسة .

وتأتي كل من المجموعة الثالثة (٢٠-٢٩) والخامسة (٤٠-٤٩) بتجمعاتها الثلاثة في المرتبة الثانية . وتضم الثالثة كلا من تجمعات الدوحة والعديلية والسرة حيث يقع الاول منها في الطرف الشمالي بينما يعتبر الثاني والثالث وخاصة الأخيرة من الضواحي الكويتية الجديدة نسبيا والتي كانت لا تزال حركة انتقال المواطنين نحوها مستمرة خلال فترة الدراسة . اما المجموعة الخامسة فان مساهمة الزيادة الطبيعية في نموها السكاني تصل الى النصف تقريبا . وتضم تجمعين متباعدين جدا عن بعضها ومتباينين الى حد كبير في مظاهرهما الاقتصادية والاجتماعية . فضاحية عبدالله السالم تعتبر أرقى التجمعات الكويتية تقريبا سواء في مظهرها العمراني أو انواع البناء والخدمات ومستويات الساكنين الاقتصادية والاجتماعية والثقافية . ولذلك فقد اصبح الحصول على مسكن فيها امرا غير ميسور عادة اما لغلاء قسائم الارض فيها أو لعدم توفر متسع فيها تقريبا . ولذلك نجد بأن حركة الانتقال اليها كانت معتدلة خلال تلك الفترة بالرغم من انها كانت لا تزال حديثة العهد بالسكنى تماما ، اما الجهراء وهى اقصى تجمع في الشمال فقد اصبحت ومنذ مدة موطنا لابناء البادية من المواطنين بالدرجة الاولى . وكذلك، فان الطلب فيها على المسكن يضاهي الى حد كبير نظيره في ضاحية عبدالله السالم .

جدول (٣)★

الزيادة الطبيعية ومساهمتها في الزيادة السكانية حسب التجمعات للكويتيين ١٩٧٥م - ١٩٨٠ (بالمائة) .

اقل من ١٠	١٠-١٩	٢٠-٢٩	٣٠-٣٩	٤٠-٤٩	٥٠-٥٩	٦٠-٦٩	٧٠ فاكثر
الصليبية الجابرية قرطبة المهبولة	اليرموك الرقة	الدوحة العديلية السرة	- الصباحية	ضاحية عبدالله السالم الجهراء	النزهة	سلوى	الفنيطيس الاحمدى

المصدر :

(١) وزارة التخطيط ، الادارة المركزية للاحصاء ، التعداد العام للسكان ١٩٧٥ مصدر سابق .
(٢) وزارة التخطيط ، التعداد العام للسكان والمساكن والمنشآت ١٩٨٠ ، مصدر سابق .
(٣) وزارة التخطيط ، مجموعة البيانات الحيوية والسكانية لدولة الكويت ١٩٦٧م - ١٩٧٨م ، مصدر سابق .
(٤) وزارة التخطيط ، النشرة السنوية للاحصاءات الحيوية ، مصدر سابق .
★ الجدول من حساب الكاتب .
★★ لقد تم دمج التجمعات التالية التى وردت في تعداد عام ١٩٨٠م واعتبرت ضمن تجمعات اخرى في عام ١٩٧٥م : (الجابرية ومشرف وبيان) (السرة وجنوب السرة) (الفنيطيس وام الحصانية) (الجهراء والمساكن الشعبية فى الجهراء ومنطقة السكراب وعشيش الجهراء وبر محافظة الجهراء) (الصليبية والمساكن الشعبية في الصليبية) .

وتوزعت ستة تجمعات للسكان على ثلاث مجموعات اخرى . فقد جاء تجمعان في المجموعة الثانية (١٠-١٩)وهما اليرموك والرقة . وكلاهما يعتبر من الضواحي الجديدة الثانية نسبيا والتي لا تزال تشهد نمواسكانيا سريعا بفعل الهجرة الوافدة . نحوها . ويأتي بعد ذلك تجمع الصباحية وتراوحت نسبة مساهمة الزيادة الطبيعية في نمو سكانه (٢٠-٢٩) بالمائة . والصباحية من التجمعات الحديثة أيضا والبعيدة عن العاصمة والتجمعات التقليدية العريقة الاخرى . وبذلك فان لا نتقال مواطنى البلاد نحوها الدور الرئيسي في زيادة السكان . وجاءفي المجموعة الاخيرة التي تبلغ نسبة مساهمة الزيادة الطبيعية فيها (٧٠) بالمائة فأكثر وهما الفنيطيس والاحمدى ، ويقع التجمعان في الجزء الجنوبي من البلاد. وعزى انخفاض دورانتقال المواطنين في نمو سكانهما وارتفاع دور الزيادة الطبيعية فى مقابل ذلك الى عوامل عديدة من اهمها :

أولا : بعدها عن العاصمة الكويت وعن التجمعات السكنية الرئيسية للكويتيين وعن مراكز النشاط الاقتصادية التقليدية في البلاد .

ثانيا : ان فرص العمل الاقتصادية لابناء البلاد محدودة فيها ومعظم المتوفر منها لا يشجع على انجذابهم نحوها وتتناسب واحوال العمالة الوافدة الى حد كبير .

ثالثا : ان التجمعين وخاصة أولهما يعتبر منطقة سكنية رئيسية متنامية للوافدين بالدرجة الاولى ومن المناطق الرئيسية لنشاط الاسكان الاستثمارى .

رابعا: تعتبر مشاريع الاسكان الحكومية العامل الرئيسى فى انتقال المواطنين واستيطانهم في محافظة الاحمدى عموما كما مر بنا من قبل .

ويبقى تجمعان لابناء البلاد جاءا في المجموعتين السادسة والسابعة ، احدهما النزهة وفيه تعادل دور كل من الزيادة الطبيعية والهجرة في زيادة السكان خلال فترة الدراسة . ولا غرابة فى ذلك فالنزهة من الجيل الثاني للتجمعات الكويتية خارج السور والتي فيها متسع

لاستقبال اسر جديدة حينذاك . اما التجمع فهو سلوى ، وكان فى فترة الدراسة يعتبر من المناطق الجديدة النائية نسبيا المطلة على الواجهة البحرية . وقد تأخر استيطان ابناء البلاد الواسع النطاق له الى مابعد فترة دراستنا وبذلك فان ازدياد عدد ساكنيه يكاد يقتصر على نموهم الطبيعي بالدرجة الاولى .

٣ ـ٢ ـ ٢ غير الكويتيين :

ننتقل بمناقشتنا لتأثير الزيادة الطبيعية في حجم الزيادة السكانية للمقيمين في البلاد من غير الكويتيين الى حالة مختلفة نسبيا عما رأيناه بين اقرانهم من المواطنين الاصليين قبل قليل . وستتم دراسة الظاهرة بين غير الكويتيين على مستوى التجمعات الستة والاربعين هذه المرة وذلك لاعتبارات عدة اهمها :

اولا : ان البيانات الاحصائية عموما ومنها البيانات الحيوية تعد اكثر دقة منها بين المواطنين كما مر بنا من قبل وفى عدد أكبر من التجمعات .

ثانيا : ان الوافدين يفوقون المواطنين عددا ، ويؤلفون ما بين حوالى نصف جملة سكان البلاد وثلثهم خلال فترة الدراسة ، وهو امر يستحق بلا شك مناقشة على نطاق اوسع .

ثالثا : ان الاعداد الكبيرة للتجمعات الوافدة التى تضم عشرات الجنسيات المختلفة ، لابد وأن تعكس تباينا في احوالهم الاقتصادية والاجتماعية ومنها خصائصهم الديموجرافية ايضا .

رابعا: يتأثر توزيع الوافدين على التجمعات السكانية في البلاد بطبيعة الاعمال التي يزاولونها والفرص الاقتصادية التى يبحثون عنها واماكن وجودها . وبذلك فاننا نتوقع ان يرتبط تواجدهم وانتشارهم بعوامل عديدة مقارنة باقرانهم من المواطنين .

ولقد تم توزيع تجمعات الوافدين ، وكما فعلنا مع الكويتيين ، في عدد من المجموعات بحسب نسب مساهمة الزيادة الطبيعية في جملة نموها السكاني خلال فترة الدراسة . وتوزعت التجمعات الستة والاربعين على سبع مجموعات تراوحت نسبها مابين (اقل من ١٠) بالمائة و (٧٠ بالمائة وأكثر) (جدول ٤) .

ولعل اهم ما يلاحظ من خصائص في توزيع تجمعات غير الكويتيين بحسب دور الزيادة الطبيعية ان القسم الاعظم من التجمعات السكانية (٤٠) تجمعا أو حوالى (٧٨) بالمائة من مجموعها توزع على المجموعات الاربع الاولى لنسب الزيادة الطبيعية والتى تتراوح ما بين (اقل من ١٠) و (٣٠-٣٩) بالمائة فقط . ويعنى ذلك بان الدور الرئيسي لنمو سكان التجمعات المذكورة لا يعود الى ارتفاع خصوبة ابنائها ، وانما الى مايفد اليها من مستوطنين جدد . كما ان التجمعات الاربعين في المجموعات الاربع تتباين في خصائصها وفي توزيعها الجغرافي الى حد كبير . فنجد ان احد عشر تجمعا جاءت في المجموعة الاولى بنسبة للزيادة الطبيعية (اقل من ١٠) بالمائة . ويبدو بأن كلها تقريبا فيما عدا تجمعين منها وهما النزهة والشويخ تقع بعيدا الى الجنوب من العاصمة بل ومعظمها في المناطق النائية من البلاد . فهناك كل من الجابرية وقرطبة فى القسم الجنوبي الغربي ، وجليب الشيوخ والصليبية في القسم الجنوبي الاوسط ، وكل من سلوى والمسيلة والفنيطيس والمهبولة والرقة تقع جميعها على امتداد الشريط الساحلى الاوسط الجنوبي .

وتشترك التجمعات المذكورة بخصائص معينة ، فكلها تقريبا لم تستوطن بشكل واضح الا حديثا وخلال فترة الدراسة . واشتهر معظمها باعتباره مواطنا لغير الكويتيين أو للكويتيين بدون جنسية من ابناء مناطق العشيش السابقة . وبذلك فان نسبة الكويتيين الاصليين محدودة جدا فيها ما عدا كل من النزهة والشويخ والجابرية مؤخرا . وبذلك فان طبيعة التجمعات هذه تتفق الى حد كبير وخصائص الوافدين الاجتماعية والاقتصادية تماما . فلا غرابة اذن ان تساهم حركة الهجرة نحوها بمعظم زيادة حجم سكانها ويتضاءل دورالزيادة الطبيعية فيها الى مستوى منخفض جدا .

وقد ضمت المجموعة الثانية لنسب الزيادة عشرة تجمعات لغير الكويتيين ، ويلاحظ هنا بأن أكثر من نصفها جاء أقرب الى العاصمة مما رأيناه في المجموعة الاولى قبل قليل ، فهناك بنيد القار القريب جدا من مدينة الكويت وضاحية عبدالله السالم والعديلية الأبعد قليلا ثم السرة واليرموك واخيرا التجمعات النائية وهى ابرق خيطان والرابية والفنطاس والصباحية ومنطقة الصليبخات ونجد بأن كل التجمعات فيما عدا منطقة الصليبخات تقع في الجزء الجنوبي من البلاد مشابهة بذلك مثيلاتها في المجموعة الاولى . وعزز هذا التوزيع الاتجاه العام لمناطق الاستيطان نحو الاجزاء الجنوبية من البلاد وعلى امتداد الواجهة البحرية بالدرجة الأولى بالمقارنة مع الأجزاء الشمالية .

ويمكن تفسير الدور الضعيف للزيادة الطبيعية في معظم التجمعات المذكورة وخاصة النائية منها الى انها ، وكما مر بنا في الحالة السابقة ، مكرسة لا ستيطان غير الكويتيين بسبب طبيعتها التي لاتشجع حتي المواطنين الكويتيين بالانجذاب نحوها بقوة وذلك اما لا رتفاع اسعار الاراضى والمساكن في التجمعات النموذجية والقريبة من العاصمة أو لبعدها مما يؤدى الى اتساع المسافة بين محلات سكنهم ومحلات عملهم التقليدية . كما ان عددا كبيرا من الوافدين في ضواحي الكويتيين المذكورة هم في الواقع من العمالة الوافدة المؤلفة من القائمين بأعمال خدمية شخصية كالخدمة المنزلية وامثالها .

واذا ما انتقلنا الى المجموعة الثالثة (٢٠-٢٩) بالمائة لوجدنا فيها عشرة تجمعات ايضا . وتأتي مدينة الكويت العاصمة في مقدمتها . فاذا ما اضفنا اليها الضواحي القريبة منها وهى القادسية والشعب والروضة والخالدية فان نصف التجمعات عندئذ تقع قريبة من العاصمة . اما الخمسة الاخرى فانها تعتبر من المناطق النائية في جنوب البلاد ايضا ماعدا قرية الصليبخات في الشمال . ويمكن القول بأن أسباب انخفاض مساهمة الزيادة الطبيعية في نمو سكان هذه التجمعات لا تختلف عنها في المجموعة السابقة الى حد كبير .

(جدول ٤) *

الزيادة الطبيعية ومساهمتها في الزيادة السكانية حسب التجمعات لغير الكويتيين ١٩٧٥ - ١٩٨٠ (بالمائة)

اقل من ١٠	١٠-١٩	٢٠-٢٩	٣٠-٣٩	٤٠-٤٩	٥٠-٥٩	٦٠-٦٩	٧٠-٧٩	٨٠-٨٩	٩٠-٩٩	١٠٠ فأكثر
النزهة الشويخ الصليبية سلوى السيلة الجابرية قرطبة جليب الشيوخ الفنيطيس المهبوله الرقة	بنيد القار ضاحية عبدالله السالم منطقة الصليبخات العديلية السرة اليرموك ابرق خيطان الرابية الفنطاس الصباحية	مدينة الكويت القادسية قرية الصليبخات الشعب الروضة الخالدية العقيلة ابوحليفة المنقف الفحيحيل	الدسمة المنصورية الشامية الدعية الفيحاء الدوحة السالمية الاحمدى الشعبية	كيفان فيلكا الجهراء ميدان حولى	-	الفروانية	حولى	-	-	

المصدر :

(١) وزارة التخطيط ، الادارة المركزية للاحصاء ، التعداد العام للسكان ١٩٧٥م مصدر سابق .

(٢) وزارة التخطيط ، التعداد العام للسكان والمساكن والمنشآت ١٩٨٠م ، مصدر سابق .

(٣) وزارة التخطيط ، مجموعة البيانات الحيوية السكانية لدولة الكويت ١٩٦٧م - ١٩٧٨ ، مصدر سابق .

(٤) وزارة التخطيط ، النشرة السنوية للاحصاءات الحيوية ، مصدر سابق .

★ الجدول من حساب الكاتب .

★ ★ لقد تم دمج التجمعات التالية التي وردت في تعداد ١٩٨٠ م ، واعتبرت ضمن تجمعات اخرى في عام ١٩٧٥م : (الشويخ السكني والشويخ الصناعي والرى) (المسيلة وضاحية صباح السالم) (الجابرية ومشرف وبيان) (السرة وجنوب الرقه(ابرق خيطان وخيطان الجديدة) (جليب الشيوخ والعضيلية والمطار) (العمرية وزرائب المواشي) (الفنيطيس وام الحصانية) (الفنطاس وغرب الفنطاس) (الشعيبة والشريط الساحلى وميناء عبدالله وميناء سعود والمقوع ووارة والوفرة والبرقان وجعيدان وام البيان وبر محافظة الاحمدى) (الجهراء والمساكن الشعبية في الجهراء ومنطقة السكراب وعشيش الجهراء وعشيرج وبر محافظة الجهراء) (الصليبية والمساكن الشعبية في الصليبية) .

★ ★ ★ يتألف سكّان مدينة الكويت العاصمة خلال فترة الدراسة من ساكنى أحيائها الخمسة وهى : دسمان والشرف والمراقب والصالحية والقبلة .

وتتغير الحالة في توزيع تجمعات الوافدين ضمن المجموعة الرابعة (٣٠-٣٩) بالمائة الى حد ما فقد جاء ستة من مجموع التجمعات التسعة فيها كضواحي قريبة جدا من العاصمة من بينها السالمية الذي يعتبر ثاني اكبر تجمع لغير الكويتيين في البلاد . اما الثلاثة الباقية فهي الاحمدي والشعيبة في الجنوب والدوحة في الشمال . ويشير ازدياد دور الزيادة الطبيعية في نمو سكان هذه التجمعات الى حالة استقرار نسبي في حركة انتقال غير الكويتيين نحوها خلال فترة الدراسة . فقد وصلت الاحوال فيها حداً لم تستطع معه استيعاب اعداد كبيرة من الوافدين كالسابق ، لا بل ان عددا من سكانها بدأ بالنزوح نحو مناطق اكثر ملاءمة ولكنها ابعد نسبيا .

وتوزعت التجمعات الستة الباقية على ثلاث مجموعات ، جاء اربعة منها في المجموعة الخامسة (٤٠-٤٩) احدها ضاحية العاصمة والآخر ضاحية لأحد تجمعات الوافدين الكبرى والاثنان الآخران من المناطق النائية جدا وهما الجهراء في اقصى الشمال وجزيرة فيلكا فى مواجهة الساحل الاوسط ومما لا شك فيه ان انخفاض قدرة التجمعين الاولين على استيعاب العناصر الوافدة يعتبر امتدادا لقدرة التجمعات المجاورة لهما في المجموعة السابقة . اما جزيرة فيلكا فتعتبر تقليديا من المناطق الطاردة لسكانها عموما وبذلك فان ارتفاع نسبة الزيادة الطبيعية فيها يعد امرا اعتياديا . وجاء التجمعان الباقيان ضمن المجموعتين (٦٠-٦٩) و (٧٠-٧٩) وهما الفروانية وحولى . وارتفاع مساهمة الزيادة الطبيعية فيهما امر متوقع ايضا . اذ ان حولى تعتبر اكبر تجمع للوافدين ومن اقدمها وجودا في البلاد ، ولذلك فقد ضاق بسكانه من الوافدين منذ مدة طويلة ولم يعد يستقبل سوى القليل منهم ، ولا تختلف الحالة في الفروانية عن ذلك حيث اصبحت هي الاخرى مكتفية بسكانها الى حد كبير . وبلغت كثافة السكان في كل من حولى والسالمية حوالى (١٤) ألف نسمة في الكيلومتر المربع الواحد وفى الفروانية (١٣) ألفا عام ١٩٨٠م[(١٥)].

ويبدو في توزيع تجمعات الكويتيين وغير الكويتيين على مجموعات نسب الزيادة الطبيعية اختلافات عديدة اهمها :

أولا :ان حوالى (٦٠) بالمائة من تجمعات الكويتيين جاءت ضمن المجموعات الاربع والتى تتراوح نسبها مابين (اقل من ١٠) و (٢٠ - ٢٩) بالمائة . بينما جاء حوالى (٨٧) بالمائة من تجمعات غير الكويتيين ضمن المجموعات الاربع المذكورة . ويشير هذا الى انخفاض دور الزيادة الطبيعية في حجم السكان الكويتيين بالمقارنة مع غيرهم نسبيا .

---

(١٥) مكى محمد عزيز ، مظاهر التغير الديموجرافى في الكويت ١٩٧٥م-١٩٨٠م، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد ٣٩ (١٩٨٤م) ص ٣٤ .

ثانيا : هناك اختلاف في بعض تجمعات الفئتين ضمن مجموعات الزيادة الطبيعية . فبينما كانت كل تجمعات الكويتيين في المجموعتين الثانية والرابعة بعيدة جدا عن العاصمة أو نائية ، فان حوالى نصف تجمعات غير الكويتيين في المجموعتين المذكورتين كانت عبارة عن ضواحي قريبة جدا من العاصمة . ونستطيع القول أخيرا بان دورحركة السكان ونشاطها اكثر وضوحا بين ابناء البلاد من الكويتيين بالمقارنة مع غيرهم . ويشجع على حركة المواطنين ضمن تجمعات بلادهم عوامل عديدة سبق ذكرها .

٣ ـ ٢ ـ ٣ جملة السكان :

ستتم دراسة دور الزيادة الطبيعية في نمو جملة السكان على مستوى التجمعات السكانية الستة والاربعين في دولة الكويت . وبذلك نتوقع ان تغطى الجوانب المختلفة للموضوع وبصورة مفصلة الى حد كبير . وكما فعلنا في حالة فئتى السكان من قبل فقد تم وضع تجمعات البلاد فى مجموعات اكثر عددا للزيادة الطبيعية بلغت عشرا ، وتراوحت مابين (اقل من ١٠) بالمائة و (٩٠-٩٩) بالمائة (جدول ٥) و (شكل ٦) .

وتوزعت التجمعات على جميع المجموعات بدلا من التركيز فى بعضها كما في حالة الفئتين السكانيتين السابقتين الى حد ما . ومع ذلك فان نصيب المجموعة الاولى (اقل من ١٠) بالمائة كان بارزا وهو سبعة تجمعات . ويعكس التفاوت فى توزيع دور الزيادة الطبيعية هنا اختلاف عناصر التغير السكاني والذي يشير بدوره الى احوال ساكني التجمعات السكانية وخصائصهم من الكويتيين والوافدين على حد سواء . فيلاحظ بأن ستة من التجمعات السبعة التى كان دور الزيادة الطبيعية فيها الاضعف (اقل من ١٠) اما بعيدة أو نائية عن المنطقة الحضرية الرئيسية الممثلة بالعاصمة وما يحيط بها . وتبرز عندئذ حركة السكان كعامل مباشر فى نموها السكاني ، يؤيد ذلك توفر اسباب الانتقال نحوها فهى اما تجمعات حديثة وجرى تنفيذ مشاريع اسكانية وخدمية واسعة بها أو ان احوالها لم تكن مشجعة على استقطاب اعداد كبيرة من الساكنين سابقا نحوها .

وتمثل المجموعة الكبرى للزيادة الطبيعية (٩٠-٩٩) حالة مناقضة تماما للسابقة . فقد جاء نصف تجمعاتها الثمانية قريبا جدا من مركز البلاد ويؤلف الكويتيون الغالبية العظمى من سكانها كما رأينا . ولذلك فان حركة السكان نحوها كانت ضعيفة أو شبه متوقفه خلال فترة الدراسة . وبذلك اصبحت الزيادة الطبيعية هى العامل الوحيد تقريبا الفاعل فى نموها السكاني . اما الاربعة الاخرى فقد كانت اما بعيدة أو نائية في جنوب البلاد . ومعظم سكانها هى الاخرى من المواطنين ولم يكن انتقال السكان نحوها واضحا خلال فترة الدراسه اما انها كانت حديثة جدا أو لضعف قوى الجذب فيها حينذاك .

جدول رقم (٥) *

الزيادة الطبيعية ومساهمتها في الزيادة السكانية حسب التجمعات لجملة السكان ١٩٧٥ ـ ١٩٨٠ (بالمائة) .

اقل من ١٠	١٠-١٩	٢٠-٢٩	٣٠-٣٩	٤٠-٤٩	٥٠-٥٩	٦٠-٦٩	٧٠-٧٩	٨٠-٨٩	٩٩-١٠٠
الشويخ الصليبية السيلة الجابرية قرطبة القنيطيس المهبولة	سلوى اليرموك الرقة	بنيد القار السرة ابرق خيطان جليب الشيوخ الصباحية	ض.ع.الله السالم . النزهة م.الصليبخات الدوحة ابو حليفة	مدينة الكويت . الجهراء السالمية الفنطاس الفحيحيل	الشعب ميدان حولى الروضة الاحمدى	فيلكا العديلية الرابية المنقف	الشامية حولى الفروانية	كيفان الصليبخات	المنصورية القادسية . الفيحاء الخالدية الرميثية العقيلة الشعيبة

المصدر :

(١) وزارة التخطيط ، الادارة المركزية للاحصاء ، التعداد العام للسكان ١٩٧٥م ، مصدر سابق .

(٢) وزارة التخطيط ، التعداد العام للسكان والمساكن والمنشآت ١٩٨٠م ، مصدر سابق .

(٣) وزارة التخطيط ، مجموعة البيانات الحيوية والسكانية لدولة الكويت ١٩٦٧م-١٩٧٨ ، مصدر سابق .

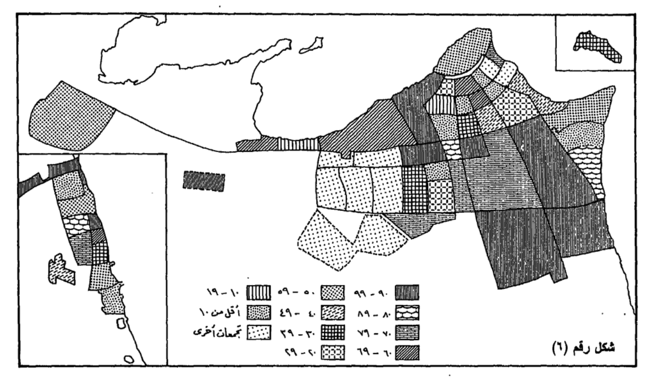
(٤) وزارة التخطيط ، النشرة السنوية للاحصاءات الحيوية ، مصدر سابق .

★ الجدول من حساب الكاتب .

★ ★ لقد تم دمج التجمعات التى وردت في تعداد ١٩٨٠م واعتبرت ضمن تجمعات اخرى في عام ١٩٧٥

ويؤيد الاتجاه نحو تزايد دور الزيادة الطبيعية بالابتعاد عن العاصمة وتزايد دور الهجرة فيها بالاقتراب من المنطقة الحضرية المركزية الذى ورد اعلاه ، توزيع التجمعات السكانية على مجموعات الزيادة السكانية الاخرى . هذا بالاضافة الى ان عدداً كبيراً من مستوطني التجمعات البعيدة من الكويتيين حيث حركة السكان نحوها اقل نسبيا منها بين غيرهم . فيلاحظ بأن المجموعة الثانية (١٠-١٩) بالمائة تكونت من ثلاثة تجمعات كلها بعيدة ايضا . ومن بين التجمعات الخمسة التي جاءت ضمن المجموعة الثالثة (٢٠-٢٩) بالمائة يبدأ تجمع قريب جدا من مدينة الكويت بالظهور فيها . ويزداد عدد التجمعات القريبة فى المجموعة الرابعة (٣٠-٣٩) ليصل الى تجمعين من

الزيادة الطبيعية ومساهمتها في الزيادة السكانية حسب التجمعات السكانية « جملة السكان »
١٩٧٥ ـ ١٩٨٠ «بالمائة»



شكل رقم (٦)

خمسة . وتحتل مدينة الكويت العاصمة الصدارة في المجوعة الخامسة (٤٠ـ٤٩) بالمائة بالاضافة الى تجمع السالمية غير البعيد نسبيا . ويزداد عدد التجمعات غير البعيدة بازدياد اهمية دور الزيادة الطبيعية بصورة اكثر وضوحا . فقد بلغ عددها ضمن المجموعة السادسة (٥٠ـ٥٩) بالمائة ثلاثة من جملة اربعة جاءت فيها . ولا تختلف حالة التجمع الرابع وهو الاحمدى عن الثلاثة الاخرى تقريبا باعتباره مركزا لمحافظة الاحمدى ويتمتع سكانها الكويتيون بضعف حركة انتقالهم نسبيا .

وتستمر اهمية مساهمة حركة السكان الطبيعية وتناقص دور حركة السكان في المجموعات السابقة . فقد تضمنت المجموعة السابعة جزيرة فيلكا المعروفة تقليديا بعدم استقطاب المهاجرين نحوها بالاضافة الى تجمع قريب من العاصمة وتجمعين بعيدين نسبيا يؤلف الكويتيون القسم الاعظم من سكانها بشكل واضح . ويبدو دور حركة الهجرة متزايدا في تجمعات المجموعة الثامنة (٧٠ـ٧٩) بالمائة مرة اخرى . فقد ضمت ثلاثة احدها قريب جدا من العاصمة والثاني حولى وهو مركز محافظة حولى بالاضافة الى الفروانية المزدحم بسكانه اصلا . واخيرا جاء في المجموعة التاسعة (٨٠ـ٨٩) تجمعان يعتبران بالاضافة الى قربهما من العاصمة مواطن عريقة وتقليدية لابناء البلاد .



٤ ـ الخـاتمة

منذ ثلاثين عاما وحجم سكان دولة الكويت يزداد بمعدلات كبيرة ، فقد بلغ متوسط معدل النمو السكاني خلال فترة الدراسة ١٩٧٥م ـ١٩٨٠م اكثر من (٦) بالمائة . ويعزى الرقم المذكور والذي يعتبر من اعلى المعدلات في العالم الى ارتفاع كل من معدل الزيادة الطبيعية ومعدل الهجرة الوافدة في آن معا . الا ان دور هذين العاملين في معدل النمو السكاني لم يكن متشابها لقسمي السكان فيلاحظ بان الهجرة هي العامل الاساسي لزيادة اعداد غير الكويتيين في حين ان دور الزيادة الطبيعية كان ثانويا فقط ، وعلى العكس من ذلك فان ازدياد الكويتيين يعود الى الزيادة الطبيعية بالدرجة الاولى بالاضافة الى حالات منح الجنسية الكويتية . ونظرا لتذبذب حجم الهجرة الوافدة الشديد فاننا نتوقع ان يكون تأثيرها على النمو السكاني بعيدا عن الثبات بالمقارنة مع الزيادة الطبيعية :

ونستطيع ان نتبين من دراستنا الحاضرة ما يشير الى النتائج التالية .

اولا : الارتفاع الواضح لمعدل الزيادة الطبيعية وخاصة للمواطنين الكويتيين سواء بالمقارنة مع الوافدين من غير الكويتيين أو المجتمعات الاخرى . ولا يعزى ذلك الى مستوى المواليد المرتفعة فقط ، وانما الى تقهقر مستوى الوفيات ولجميع الفئات العمرية الكبير في الآونة الأخيرة . لقد تضافرت عوامل عديدة لتحقيق ذلك لعل من اهمها مايلي :

أ ـ تحسن المستوى التعليمي في البلاد وتناقص الامية . فقد انخفضت نسبة الاميين من (٣٦) بالمائة لجملة السكان عام ١٩٧٥م الى حوالى (٢٩) بالمائة عام ١٩٨٠م[١٦]. وارتفع عدد المدارس ، فاصبح هناك مدرسة لكل حوالى (٦٣٠) تلميذا ، ومدرسا لكل (١٣) تلميذا فقط عام ١٩٨٠م[١٧].

ب ـ المستوى الصحى المرتفع في البلاد . فقد ازداد عدد الاطباء خلال فترة الدراسة بحيث أصبح هناك طبيب واحـد لكل حـوالى (٥٨٠) نسمة من جملة السكان في عام ١٩٨٠م ، وممرضة لكل (٢٠٠) نسمة تقريبا[١٨] وازداد عدد الاسرة في المستشفيات بحيث يتوفر الآن سرير لكل حوالى (٢٤٠) نسمة[١٩].

جـ ـ مستوى المعيشة المرتفع كما يبدو مثلا في ارتفاع معدل دخل الاسرة وتوفير الضمان الاجتماعي والصحى وبناء الوحدات السكنية على اوسع نطاق .

ثانيا : وبالرغم من المعدل المرتفع نسبيا للزيادة الطبيعية خلال فترة الدراسة ، الا اننا نتوقع له الانخفاض المستمر في المستقبل ، اذ لابد وان تستمر الوفيات بالهبوط من ناحية بالاضافة الى تناقص معدل المواليد هو الآخر . ولعل بيانات السنوات الخمس قد كشفت عن وجود مثل هذا الاتجاه بوضوح . ولكننا لا نتوقع ان يكون انخفاض المواليد سريعا ومؤثرا على المدى القريب وذلك لاعتبارات عديدة منها على سبيل المثال . (أ) ان المفاهيم التى تحث على بناء الأسرة الكبيرة لا تزال هى السائدة والمقبولة في المجتمع سواء على صعيد الاسرة أو التوجه الرسمي يحدث كل ذلك بالرغم من التطور الحضرى السريع في مظاهر الحياة المختلفة . (ب) لا تزال الظروف المادية والنفسية التي تدفع الاسرة الى الحد من عدد اطفالها غير واضحة حتى الآن ، فلا تزال نسبة النساء العاملات منخفضة جدا ، فقد بلغ معدل النشاط لقوة العمل النسائية الكويتية للعامين ١٩٧٥م و ١٩٨٠م حوالى (٣) بالمائة و (٥) بالمائة على التوالي ، بينما بلغت بين غير الكويتيات حوالى (١٣) و(١٧) بالمائة للفترة ذاتها[٢٠]. ولم تتجاوز نسبة العاملات المتزوجات منهن وفى جميع الاعمار (٩) بالمائة فقط في مقابل (٢٥) بالمائة لغير الكويتيات عام ١٩٨٠م[٢١].

ثالثا : ان التباين في معدلات الزيادة الطبيعية في البلاد عموما وعلى مستوى تجمعاتها السكانية خلال فترة الدراسة أدى إلى عدم انتظار دورها في الزيادة السكانية ، وكشف عن دور مماثل لحركة السكان الداخلية والخارجية معا . ويمكن ان تستمر الحالة كذلك في المستقبل طالماان حالة التداخل والتعقيد في العاملين ستظل بعيدة عن الوضوح بدرجة أو بأخرى . الا ان استمرار تناقص معدلات الزيادة واقترابها من حالة التجانس بين أجزاء البلاد ربما يجعل متابعة وتحديد دورها اكثر وضوحا في المستقبل .

رابعا: وينبغى ان نذكر في الختام عدم وجود سياسة سكانية مرسومة وواضحة تتعلق بالزيادة الطبيعية وحركة السكان خلال فترة الدراسة ، وعندئذ يصبح من الصعب التنبؤ بالمتغيرات الديموجرافية في المستقبل وسبل مواجهة آثارها المختلفة .



---

(١٦) وزارة التخطيط ، الادارة المركزية للاحصاء ، المجموعة الاحصائية السنوية لعام ١٩٨٤م ، العدد ٢١ (١٩٨٤م) ص ٤٦ .
(١٧) المصدر نفسه ، ص ٢٩٣ .
(١٨) المصدر نفسه ، ص ٣٢٢ .
(١٩) وزارة الاعلام ، الكويت ، حقائق وارقام (١٩٨٤م) ص ١٠٦ .
(٢٠) وزارة التخطيط ، الادارة المركزية للاحصاء ، خصائص القوة العاملة في الكويت ، فبراير (١٩٨٣م) ص ٨ .
(٢١) المصدر نفسه ، ص ١٦ .



البحث الثامن

النمو العمراني الحضري لمدينة الشارقة

عبيد عيسى أحمد

تعريف سريع بالامارة :

تقع امارة الشارقة على مدخل الخليج العربي ، حيث يمتد الجزء الأكبر من أراضيها على سواحل هذا الخليج في النصف الغربي ، من شبه جزيرة « موسندام » ويحيط هذا الجزء بامارة عجمان على الشاطىء الغربي ، ثم يمتد إلى الداخل بمسافة تقدر بحوالي سبعين كيلو مترا ، وهي تتوسط بقية الامارات ، وتتميز بأن لها حدودا مشتركة معها جميعا .

وتقدر المساحة الكلية لامارة الشارقة بحوالي ٢٦٠٠ كيلو متر مربع وبذلك تعتبر ثالث أكبر امارة من حيث المساحة بين الامارات السبع التي تتكون منها دولة الامارات العربية المتحدة .

وهناك ثلاث مناطق رئيسية تابعة للشارقة ، تمتد أراضيها على الشاطىء الشرقي في مواجهة خليج عمان : دبا ، خورفكان ، وكلباء .

كما تضم مياهها الاقليمية مجموعة من الجزر المتناثرة ، أهمها : جزيرة أبو موسى ، والحمرية ، وصير بونعير الخ ، كما توجد بداخلها بعض الواحات ومن أهمها واحة الذيد .

مدينة الشـــارقة :

أما مدينة الشارقة ، وهي موضوع البحث فهي عاصمة الامارة ، وتقع على خطي العرض ٢٠ ، ٢٥ درجة شمالا ، وعلى خطي الطول ٢١ ، ٥٥ درجة شرقا ، وتحدها من الشمال امارة عجمان ومن الجنوب امارة دبي ، ومن الغرب الخليج العربي .

ويعتبر التوسع الجغرافي لمدينة الشارقة محدودا من هذه الجهات الثلاث ، أي الشمال والجنوب والجنوب والغرب ، أما الاتجاه الوحيد الذي يمكن أن يسمح بهذا التوسع فهو الاتجاه الشرقي فقط ، وتقدر المساحة الكلية لمدينة الشارقة حتى منطقة المطار بحوالي ٢٠٨ كيلو متر مربع .

مناخ المدينــة :

ترتفع درجة الحرارة خلال الفترة الممتدة بين شهري يونيو وسبتمبر لتصل في المتوسط إلى حوالي ٤٣ مئوية مع ارتفاع مماثل في درجة الرطوبة ، أما في فصل الشتاء فان الجو يكون في غاية الاعتدال حيث تتراوح درجة الحرارة ما بين ١٨ - ١٥ مئوية .

ولا تتجاوز الأمطار التي تسقط على مدينة الشارقة خمس بوصات سنويا ، بل ان هذه النسبة كثيرا ما تنخفض لتصل إلى بوصة واحدة فقط .

النمو العمراني للمدينـة :

كانت مدينة الشارقة « العاصمة » شأنها في ذلك شأن معظم مدن الخليج القديمة تتكون في الأساس من مجموعة من الأحياء ذات المباني والمرافق المصممة على الطراز التقليدي الذي كان سائدا في هذه المنطقة حتى عهد قريب جدا .

لذلك اقتضت متطلبات التخطيط الجديد :

أولا : ازالة معظم هذه الأحياء القديمة ، خاصة وان الكثير من مبانيها قد أصبح آيلا للسقوط .

ثانيـا : إقامة مبان حديثة بديلة تحل محلها بعد تخطيط الأحياء وفقا لأحدث أساليب تخطيط المدن .

ثالثـا : التوسع الأفقي في مساحة النطاق العمراني والامتداد به إلى المناطق الخلوية الواقعة على مشارف المدينة القديمة من جهاتها المختلفة .

رابعـا : إنشاء عدد من الضواحي في مراحل لاحقة ، تكون قريبة من العاصمة .

أسلوب جديد للتعويضات :

وعندما قررت حكومة الشارقة ازالة الاحياء القديمة كانت تضع في اعتبارها مصالح المواطنين في المقام الأول ، ولذلك قررت تعويض أصحاب المباني في هذه الأحياء بمنحهم قطع أرض بديلة في الاحياء السكنية الجديدة ، أو منحهم مبان حديثة تقوم البلدية بانشائها في نفس مواقع هذه الأحياء القديمة .

وقد أمر صاحب السمو حاكم الشارقة أن يأتي هذا التعويض في شكل مبان استثمارية تمنح للمواطنين الذين تأثرت مبانيهم أو أراضيهم بتنفيذ مشروع التخطيط الجديد كنوع من توفير مصادر ثابتة للدخل المنتظم ، يسهم بدور أساسي في رفع المستوى الاقتصادي لهؤلاء المواطنين .

وتتنوع أحجام هذه المباني الاستثمارية بين ثلاثة مستويات مختلفة يتناسب كل منها مع قيمة التعويض المقرر للعقار القديم .

تخطيط مزدوج :

بدأ تنفيذ خطة التنمية العمرانية الشاملة لمدينة الشارقة مع بداية عام ١٩٧٣ عقب اكتشاف النفط في الامارة بكميات تجارية في نهاية عام ١٩٧٢ م .

وقد ارتكزت فلسفة هذه الخطة على انشاء مدينة تنتمي من حيث التنظيم والتنسيق إلى أسرة المدن العالمية المعاصرة ، ومرتبطة في نفس الوقت ارتباطا وثيقا في روحها وطابعها وتصميم مكوناتها الأساسية بالتراث الحضاري لفن المعمار العربي الاسلامي بخصائصه الاصيلة المتميزة .

وفي هذا الاطار المزدوج الذي يجمع بين الأصالة والحداثة تم تخطيط مدينة الشارقة وتصميم جميع المنشآت الحكومية التي تضمها ومن بينها : -

- مبنى دار الحكومة .
- مبنى البريد العام .
- مبنى بلدية الشارقة .
- مبنى دار القضاء .
- مبنى قيادة الشرطة .
- مبنى ادارة المرور .
- مبنى السوق المركزي .
- مبنى مجمع أسواق الفاكهة والخضر .
- مبنى المركز العام للاتحاد النسائي بالشارقة .
- مبنى مركز الثقافة الخ .

القطاعــات الرئيسيــة :

وقد استهدف التخطيط الجديد لمدينة الشارقة تحويلها إلى مستوطن سكني تتوافر له أهم مقومات الحياة الاجتماعية الحديثة ، وإلى بيئة قادرة على استيعاب مرافق الخدمات التجارية والصناعية الحالية والمتوقع نمو حجمها على المدى البعيد ومن هنا جاء هذا التخطيط مشتملا على تقسيمها إلى ثلاث قطاعات رئيسية مستقلة هي : -

١ - قطــاع المناطق السكنيــة :

وقد وضع تخطيط هذا القطاع على أساس تقسيمه إلى مجموعة من الأحياء المتجاورة التي يتوافر لكل منها نوع من الاستقلال الذاتي في مرافقها وخدماتها العامة ، ويبلغ عدد هذه الاحياء ثمانية وثلاثين حيا (٣٨) ، تغطي في مجموعها مساحة اجمالية تقدر بحوالي ٥٢ كم وتتراوح مساحة الحي الواحد منها بين كيلو متر مربع وكيلو ونصف كيلو متر مربع .

وقد طبق في نظام تشييد المباني في المدينة أسلوب التنوع في الاحجام والارتفاعات تبعا للموقع المخصص منها فهناك مناطق يسمح فيها ببناء العمارات ذات الطوابق العديدة بيتما توجد مناطق أخرى لا يسمح فيها إلا باقامة البنايات ذات الطابق الواحد ، والتي تأتي في شكل فلل أو مساكن خاصة .

٢ - قطاع المناطق الصناعية :

أما القطاع الصناعي والذي تبلغ مساحته الكلية ستة وعشرين كيلو مترا مربعا (٢٦ كيلو) فقد روعي في موقعه غربي المدينة أن يكون بعيدا عن مناطق العمران السكني ، حتى يمكن تجنب حدوث تلوث البيئة ، وحتى لا يؤثر وجود المصانع داخل المدينة على راحة سكانها .

ويشتمل هذا القطاع ايضا على منطقتين مستقلتين لسكنى العمال الذين يشتغلون في المصانع حتى يكونوا على مقربة من أماكن أعمالهم وحتى لا تتسبب اقامتهم داخل المدينة في الضغط على حركة المرور ووسائل المواصلات العامة .

٣ – قطاع المناطق التجارية :

ويطلق على هذا القطاع اسم « قطاع المدينة التجارية السكنية » نظرا لأنه يضم مجموعة من العمارات الشاهقة التي يصل ارتفاعها إلى احد عشر طابقا ، والتي خصصت الطوابق الأولى منها للأنشطة التجارية والمصرفية بينما خصصت طوابقها العلوية لسكنى رجال الأعمال والمشتغلين بالأنشطة التجارية المختلفة .
ويتداخل هذا القطاع مع القطاع السكني في منطقة مستقلة به ويشغل مساحة تقدر بحوالي عشرة كيلو مترات مربعة .

التوسعات المختلفة :

ورغم أن مدينة الشارقة الحالية قد وضع تخطيطها الجديد على أساس قدرتها على استيعاب ما هو محتمل من نمو سكاني مطرد حتى نهاية الثمانينات فان السياسة الاستراتيجية لتخطيطها تتضمن أيضا مشروعا مدروسا للامتداد الأفقي بالكردون السكني – اذا اقتضت الظروف – إلى المناطق الخلوية الواقعة إلى الشرق ، وإلى انشاء عدد من الضواحي النموذجية على مشارفها المختلفة .

الحجم السـكاني :

حتى عام ١٩٦٨ لم يكن عدد سكان مدينة الشارقة يتجاوز الثلاثة والعشرين ألف نسمة ، أو على وجه التحديد ٢٣٠ر٢٢ نسمة ارتفع في عام ١٩٧٠ إلى ٤٠٠ر٣٥ نسمة ، ثم إلى ١٥٢ر٦٠ نسمة عام ١٩٧٥ م فالى ٣٢٠ر١١٠ نسمة في عام ١٩٨٠ طبقا لاحصائيات تعداد هؤلاء السكان التي تم اجراؤها في هذه الأعوام الأربعة على التوالي .
ومن المتوقع أن يكون هذا العدد قد وصل إلى ٠٠٠ر١٨٠ نسمة في نهاية عام ١٩٨٤ حيث لم يتم اجراء أي مسح سكاني منذ عام ١٩٨٠ م .
ويتكون سكان الشارقة الأصليون ، سواء في المدينة العاصمة أو في القرى والبوادي التابعة للامارة من مجموعة من القبائل العربية ، أهمها وأكبرها : قبيلة القواسم التي تنتمي اليها الأسرة الحاكمة .

ومن بين هذه القبائل :

بنو قتب ، وبنو ياس ، والعبادلة ، وآل علي ، والهوالة ، والبومهير ، والمطاريش ، والنعيم ، والشويهيون ، والسودان ، والطنيج ، والزعاب الخ .
هذا إلى جانب الأعداد الأخرى من الجنسيات الوافدة التي جذبتها فرص العمل المواتية في مختلف ميادين النشاط ومجالات التنمية المختلفة .
ويشكل هؤلاء الوافدون حوالي ٦٠٪ من مجموع سكان المدينة غالبيتهم من الآسيويين ، والباقون من عناصر عربية مختلفة وكان قد وضع في الاعتبار عند تخطيط مدينة الشارقة ألا تزيد الكثافة السكانية عن عشرة أشخاص للهكتار الواحد في المناطق السكنية ، وحوالي ١٥ شخصا للهكتار الواحد في المناطق التجارية السكنية .
ويشتغل الأهالي بالتجارة والزراعة والرعي وصيد الأسماك والعمل في الدوائر الحكومية والشركات المختلفة ، ويجب أن نشير هنا إلى أن بلدان منطقة الخليج العربية ، وليست مدينة الشارقة وحدها تعاني من حالة اللاتوازن في هيكلها السكاني نتيجة وجود نسبة عالية من العمالة الآسيوية التي أفضى وجودها إلى خلخلة النسيج الاجتماعي ، وادخال ممارسات وسلوكيات واخلاقيات من شأنها الاضرار بالجهود المبذولة لتنمية انسان المنطقة .

مرافق الخدمات العامة والبيئة الأساسية :

وإدراكا من المسئولين في حكومة الشارقة بأن أية تنمية عمرانية أو صناعية أو اقتصادية أو اجتماعية الخ لا يمكن أن تستقيم أو تتطور إلا إذا توافرت لها قاعدة متكاملة من مرافق الخدمات العامة ومقومات البيئة الأساسية .
وفي ضوء إدراك هذه الحقيقة تم وضع وتطوير وتنفيذ المشروعات التالية :

قطاع الماء والكهرباء :

أولا : الميــاه

تستمد مدينة الشارقة احتياجاتها من المياه الحلوة من مصدرين رئيسين هما :

١ – الآبار الارتوازية .
٢ – محطة اللية لتحلية المياه .
وتقدر الطاقة الانتاجية لهذين المصدرين بحوالي ٢٤ مليون جالون يوميا ، تصل إلى ٣٥ مليون جالون في نهاية عام ١٩٨٥ م .

ثانيا : الكهربـاء :

تقدر الطاقة الكهربائية لمدينة الشارقة بحوالي ٤٢٠ ميجاوات .

مشروع المجاري :

يتم الآن استكمال تنفيذ مشروع المجاري لمدينة الشارقة الذي سيسهم بدور كبير في نظافة المدينة وتجنب المشاكل التي تنجم عن هطول الأمطار .

ولما كان تنفيذ هذا المشروع يتطلب ضرورة توفير قوة الدفع المناسبة فان التنفيذ يتم على مراحل حتى تنتهي عملية استكمال ربط توصيلات جميع أحياء المدينة في أقرب وقت ممكن .

وقد تحددت المنطقة الواقعة خلف مدرج مطار القاسمية القديم لتكون مصب تصريف شبكة المجاري كلها ، ويتم الآن تنقية مياه هذه المجاري للاستفادة منها في أغراض الري ، بينما تجفف المواد المترسبة لاستخدامها كمخصبات للزراعة وبيعها لمن يحتاج اليها من أصحاب المزارع الخاصة .

وتعتبر طريقة التصفية التي تستخدم بالنسبة لهذه الشبكة من أحدث الطرق العلمية المتبعة بهذا الصدد في الوقت الحاضر .

شبكة من الطرق الحديثة :

كما تقوم البلدية الآن باستكمال شبكة من الطرق الداخلية الحديثة باعتبارها من أهم مرافق البنية الحديثة لأية مدينة عصرية ويبلغ طول ما تم تنفيذه من هذه الطرق والطرق الخارجية التي تربط المدينة بالمناطق الأخرى وما هو تحت التنفيذ بحوالي مائة وثلاثين كيلو مترا .

مصنع السمـاد :

ويرتبط هذا المشروع بمشروع المجاري الذي يزوده بجانب من انتاج مصافيه ، وهذان المشروعان من المرافق الأساسية التي تؤدي وظيفة هامة في خدمة البيئة ، بحكم ما يسهمان به من دور فعال في عملية نظافة المدينة ، إلى جانب كونهما جهازين تستكمل بهما الحركة العمرانية عنصرا جوهريا من مقوماتها الضرورية .

ومن هنا يتضح ان الدافع الرئيسي الذي حفز البلدية لاقامة مصنع جديد للسماد هو بالدرجة الأولى اختيار احدى الوسائل المتطورة للتخلص من قمامة المدينة بطريقة تتجاوز بها مشاكل البحث بين الحين والآخر عن مستودعات جديدة لتفريغ هذه القمامة فيها ، أو حرقها كما هو الحال في الطريقة التقليدية المتخلفة التي أصبحت تمثل مصدرا من أخطر مصادر تلوث البيئة ، فضلا عن أن هذه القمامة بعد نقلها إلى مصنع السماد يتم تحويلها بواسطة أجهزته ومعداته الحديثة إلى مخصب عضوي جيد يستفاد به في تسميد الأراضي الزراعية لتغطية متطلبات المسطحات الخضراء التي تعنى البلدية بانشائها ، وطرح الفائض منه في السوق المحلي لبيعه وتحقيق مردود مادي يضاف إلى الموارد المالية لخزانة البلدية .

وقد أقيم هذا المصنع في المنطقة الصناعية الخامسة على مساحة اجمالية تقدر بحوالي ٤٠٠ر٠٠٠ قدم مربع (اربعمائة الف قدم مربع) .

وبلغت تكاليفه الكلية ٢٠ مليون درهم (عشرين مليون درهم) وتقدر طاقة استيعابه بحوالي مائة طن من النفايات يوميا .

ويعتبر السماد الذي ينتجه هذا المصنع والذي يتم خلطه بسائل المجاري ومخلفات مقصب الشارقة المركزي من أجود أنواع المخصبات المناسبة لتربة المناطق الصحراوية والقاحلة .

وقد أثبتت التجارب العملية التي أجراها الخبراء على هذا النوع من السماد في الزراعة مدى النجاح الكبير الذي حققه في تسميد الحدائق ومسطحات اللاندسكيب وزراعة الفواكه والخضروات ونباتات الغابات والزراعة العامة .

وقد حرصت بلدية الشارقة على تحديد سعر مخفض لا يتجاوز مائتي درهم للطن الواحد حتى يتيح الفرصة لاصحاب المزارع لاستخدامه على نطاق واسع بدلا من السماد المستورد من أوربا والذي يصل سعر الطن الواحد منه إلى حوالي الف درهم .

الجســور والانفــاق :

كما تم إنشاء جسور علوية فوق بعض الدوارات والتقاطعات الرئيسية داخل مدينة الشارقة تسهيلا لحركة المرور ، خاصة في ساعات الذروة ، وكذلك لمواجهة الزيادة المطردة والمتوقعة في أعداد السيارات مستقبلا .

وهي جسور مزدوجة يبلغ عرض كل منها خمسة وأربعين قدما ، بينما تتراوح أطوالها حسب استراتيجية الموقع ودرجة ضغط المرور عنده بين ٦٥٠٠ قدم كما هو الحال بالنسبة لجسر دوار الخان و ٢٥٠ قدما بالنسبة لجسر الشرق وجسر الخليج .
وتم كذلك انشاء خمسة أنفاق للمشاة في المناطق الحساسة من الشوارع الرئيسية في المدينة ، ثلاثة منها في شارع الوحدة واثنان في شارع العروبة .
وقد بلغت التكاليف الاجمالية لانشاء هذه الجسور والانفاق حوالي ثمانية وأربعين مليون درهم .

الحدائق العامة والمنتزهات :

ولما كانت المنتزهات والحدائق العامة هي الرئة الصحية التي تستنشق المدينة من خلالها هواءها النقي ، فضلا عن المظهر الجمالي الذي تضيفه على وجهها وتكوينات هندستها التخطيطية ، فقد حرصت البلدية على تعميم هذه الظاهرة وتكثيف الجهود للامتداد بها إلى معظم أحياء المدينة وقطاعاتها الرئيسية .

أول وأضخم مشروع في منطقة الخليج :

وإلى جانب الجزر الخضراء التي تتوسط معظم الشوارعُ الرئيسية والمسطحات الخضراء التي تنتشر في أكثر أحياء المدينة ، يتم الآن استكمال الجزء الأول من مشروع حديث لعله أول وأضخم مشروع تشجير يقام في كل منطقة الخليج وهو مشروع الحزام الأخضر الذي سيمتد عند استكماله ليحيط بكل مدينة الشارقة بطول يصل إلى حوالي ٥٤٤١ مترا ، أي حوالي خمسة كيلو مترات ونصف وبعرض يصل إلى مائتي متر .
والذي سيكون له أثر واضح في حماية المدينة من هبوب الرياح المتربة وتلطيف درجة الحرارة الشديدة التي تسود مناخ المنطقة خلال فصل الصيف القائظ .
وقد أوشك العمل أن يتم نهائيا بالنسبة لانجاز الجزء الأول من هذا المشروع ، وهو الجزء الذي يمتد بطول يصل إلى ألف متر ، وعرض يقدر بمائتي متر ، أي أن المساحة الكلية لهذا الجزء تغطي سطحا يقدر بمائتي الف متر مربع (٢٠٠ر٠٠٠) .
وقد قسم هذا المسطح إلى ٢ر٠٠٠ حديقة صغيرة مستقلة ، يفصل كلا منها عن الأخرى سور من الأشجار للمحافظة على مشاعر العائلات التي تتردد على هذه الحدائق تمشيا مع تقاليد المجتمع العربي المسلم .
وتشتمل كل حديقة على عدد من أشجار التضليل وعدد آخر من شجيرات وزهور الزينة ، كما يضم مشروع الحزام الأخضر مساحة خصصت لمشتل كبير يقوم بتزويد الحدائق في أي وقت باحتياجاتها من النباتات والأشجار المختلفة تطبيقا لسياسة الاكتفاء الذاتي لمتطلبات هذا المشروع .
وتروى جميع نباتات الحزام الأخضر بطريقة الري الأوتوماتيكي من مياه الصرف المخلوطة بمياه الشرب والتي يستعمل فيها فلتر من نوع معين لتصفيتها من الشوائب .
ويلي هذا المشروع من حيث المساحة مجموعة من الحدائق العامة التي أنشأتها البلدية في عدد من المناطق الرئيسية في المدينة .

المواصـلات العامـة :

واستكمالا للخدمات العامة التي يجب أن تتوافر لمدينة عصرية كبيرة بادرت حكومة الشارقة بانشاء جهاز متكامل للمواصلات العامة ، اسندت مهمة الاشراف عليه من حيث الادارة والتشغيل والصيانة والتمويل للبلدية .
ويقوم هذا المرفق الذي يضم حاليا اسطولا من الحافلات التي يبلغ عددها عشرين حافلة ركوب ماركة « سافيام » يتسع كل منها لحوالي أربعين راكبا ، بتوفير خدمات الانتقال لسكان مدينة الشارقة بأحيائها المختلفة ، سكنية وتجارية وصناعية .
ويدخل هذا المرفق ضمن مشروعات الخدمات العامة التي تقدمها البلدية للجمهور بقصد تحقيق خدمة من أهم الخدمات الحيوية ، دون نظر لما يمكن أن يعود عليها من ربح مادي مقابل تشغيل مثل هذا المشروع الأساسي .

المساكن الشعبيـة :

تضم البلدية بين أقسامها المتعددة قسما خاصا للمساكن الشعبية يقوم باعداد الدراسات الميدانية عن حالات المواطنين الذين يتقدمون بطلباتهم للحصول على هذا النوع من المساكن ، ثم يرفع القسم نتائج هذه الدراسات إلى لجنة المساكن الشعبية المنبثقة عن المجلس البلدي للبت في أمر توزيع الجاهز منها على المستحقين لها .
وبعد تسليم هذه المساكن التي يتقرر تخصيصها لأصحابها يقوم القسم بحفظ السجلات والمراجع الخاصة بها ، كما يشرف القسم الفني بالبلدية على تحديد مواقع اقامة هذه المساكن ، ومتابعة الاشراف على تنفيذ بنائها حتى يتم استكمالها وتسليمها لمستحقيها .
ويرتبط مشروع المساكن الشعبية ارتباطا عضويا بالحركة العمرانية ككل باعتباره جزءا مكملا لها لأن الهدف الأساسي من اقامته هو توفير البيت الصحي الحديث القائم للأسرة ذات الدخل المحدود والأسرة التي تملك منزلا تقليديا (عربيا) غير صالح بسبب ضيقه ، أو

تعرضه للسقوط ، أو عدم توافر الشروط الصحية للاقامة فيه والأسرة التي لا تملك بيتا على الاطلاق نظرا لظروفها المالية أو لأسباب أخرى .

وقد وجهت حكومة الشارقة عناية خاصة لتوفير حجم مناسب من هذا النوع من المساكن للمواطنين إلى جانب ما تقوم به الحكومة الاتحادية من اسهام واضح في هذا المجال .

وقد وصل عدد ما تم تنفيذه وتوزيعه من هذه المساكن على مواطني الشارقة حتى الآن ٣٥٣٢ مسكنا (ثلاثة آلاف وخمسمائة واثنين وثلاثين مسكنا) قامت حكومة الشارقة بتنفيذ ١٨٠١ مسكنا على نفقتها الخاصة ، بينما أسهمت الحكومة الاتحادية ببناء الباقي من مجموع هذا العدد أي ببناء ١٧٣١ مسكنا .

تنظيم العلاقة بين الملاك والمستأجرين :

وهذا جانب هام وضروري للغاية بالنسبة لتشجيع تنمية الحركة العمرانية ورواجها ، إذ ليس هناك شك في أن تنظيم العلاقة بين الملاك والمستأجرين وتوفير جو من الطمأنينة والاستقرار ورعاية مصالح هذين الطرفين ، يساعد كثيرا على حفز القادرين على استثمار أموالهم في بناء المساكن ويعمل على جذب الجمهور إلى تفضيل السكنى في مدينة يحكم حركة الايجارات فيها قانون ينظم العلاقة بين المالك والمستأجر ، ولا يتركها عشوائية تخضع لمزاج البعض على حساب البعض الآخر .

وقد تفضل حضرة صاحب السمو الشيخ سلطان بن محمد القاسمي حاكم الشارقة فأصدر بتاريخ ١٩٧٧/٥/٢٥ قانونا وضع الأسس العادلة للاقامة بين الملاك والمستأجرين ، وفوض سموه بلدية الشارقة بتطبيقه والاشراف على تنفيذه .

وقد بدأ التنفيذ الفعلي لهذا القانون بتاريخ ١٩٧٧/٦/١٥ حيث أخذت البلدية تسجل عقود الايجارات بعد أن أنشأت قسما خاصا له ضمن أقسامها الرئيسية .

وتشير حركة التسجيل في البلدية إلى نمو ظاهرة الوعي لدى الجميع بأهمية الارتباط بعقود موثقة تضمن حسن العلاقة واستقرارها بين كل من الملاك والمستأجرين .

الموانـــىء البحرية والجوية :

تضم مدينة الشارقة ميناءا بحريا هو ميناء خالد ، ذلك إلى جانب ميناء بحري آخر تضمه الامارة ويقع في المنطقة الشرقية على خليج عمان « خورفكان » .

ويعتبر ميناء خالد من بين أحدث وأضخم الموانىء البحرية في منطقة الخليج .

ويضم هذا الميناء مجموعة من الأرصفة التي تتسع لاستقبال سفن الحاويات الضخمة وبواخر الشحن بمختلف أنواعها وأحجامها وهذه الأرصفة مزودة بالروافع المخصصة لهذا النوع من السفن والبواخر .

كما استلزم النشاط العمراني والاقتصادي بناء مطار دولي حديث على مشارف مدينة الشارقة افتتح رسميا في شهر ابريل عام ١٩٧٩ وهذا المطار صالح لاستقبال جميع أنواع الطائرات العالمية الحديثة بكل أحجامها ويستوعب مليونين ونصف مليون راكب سنويا .

وهو مزود بكل وسائل الخدمات اللازمة خاصة مخازن التبريد والبضائع ومستودعات التعبئة وحظائر صيانة الطائرات الخ .

النشاط الاقتصادي في مدينة الشارقة :

يعكس النمو المتزايد لعدد التراخيص التي أصدرتها البلدية للأنشطة الاقتصادية المختلفة في المدينة خلال هذه الفترة الممتدة بين عامي ١٩٧٤ ، ١٩٨٤ مدى التطور السريع في حجم ونوعية هذه الأنشطة فقد ارتفع عدد هذه التراخيص من ١٫٠٤٠ ترخيصا إلى ١٣٩٥ ترخيصا حتى نهاية عام ١٩٨٤ م .

ويعزى هذا التطور الهائل والسريع في قطاع الأنشطة الاقتصادية إلى السياسة التي تنتهجها حكومة الشارقة والتي تشمل ضمان حرية الحركة للاستثمارات الخاصة وتوفير الامن اللازم لحمايتها ومرافق الخدمات الضرورية التي أصبحت متاحة على أكمل وجه وعدم وجود أية قيود على حرية انتقال رأس المال والاعفاء من الرسوم الجمركية التي لا تمثل إلا نسبة رمزية لا تكاد تذكر .

مرافق خدمات النشاط الاقتصادي :

وقد كان طبيعيا في ضوء سياسة التخطيط التي تلتزم بها الشارقة في كل برامجها الانمائية أن يصاحب التطور الاقتصادي اهتمام فوري ومتواز يستهدف توفير مرافق الخدمات الاساسية التي تضمن تهيئة المناخ الملائم لمزاولة مختلف ألوان النشاط التجاري والاقتصادي بصفة عامة على أكمل وجه وأفضله .

وكان من بين هذه الخدمات انشاء مجموعة من الأسواق الحديثة المتخصصة التي روعي في تخطيطها وتصميمها :

أولا : قدرتها على استيعاب متطلبات ما سيطرأ في المستقبل من تحولات متوقعة في مجال الحركة الاقتصادية .

ثانيـا : تصميمها على طراز هندسي متميز ، ينسجم مع الطابع المعماري الذي أصبح سمة تنفرد به كل المنشآت الحديثة في امارة

الشارقة ، وهو طابع يعيد مجد الفن المعماري الاسلامي الأصيل في أرقى عصوره وأبهى أشكاله .
وقد تم انشاء وتشغيل المجموعة الأولى من هذه الأسواق وهي :

١ - سوق الشارقة المركزي :

ويعتبر هذا السوق الذي أقيم على مساحة كلية تقدر بحوالي ثمانين الف متر مربع (٨٠ر٠٠٠) بين شاطىء بحيرة خالد وشارع الملك فيصل أول سوق من نوعه من حيث هندسته وتصميمه ، وقد وصفته صحيفة « الفاينتشيال تايمز البريطانية » بأنه من أجمل أوروع الأشكال المعمارية في كل منطقة الشرق الأوسط بعد المسجد الأموي بدمشق .

وقد استغرق بناؤه تسعة وعشرين شهرا ، ابتداء من شهر يونيو ١٩٧٦ وحتى نهاية شهر نوفمبر ١٩٧٨ م .

وبلغت التكاليف الاجمالية لانشاء واستكمال هذا المشروع حوالي خمسة وثمانين مليون درهم ، أي حوالي اثنين وعشرين مليون دولار أمريكي . وقد تسلمته البلدية من الشركة المنفذة وقامت بإدارته والاشراف عليه .

ويتكون هيكل هذا السوق من جناحين رئيسيين لبناية مكونة من طابقين يشتملان على ثمانية بلوكات ، ويتصلان بجسرين ممتدين بينهما ، وأحد هذين الجناحين يطل على بحيرة خالد مباشرة ، بينما يطل الجناح الآخر على شارع الملك فيصل .

ويبلغ اجمالي عدد المحلات التي يضمها السوق والتي تتفاوت مساحتها بين حد أقصى للمحل ٢٥٠ر٨ × ١٥٠ر٣ متر ، وحد أدنى مساحة ٩٥٠ر٤ × ٨٠٠ر٢ متر وذلك تبعا لتنوع وحجم أنشطتها التجارية ، ويبلغ اجمالي هذا العدد ستمائة موزعة على النحو التالي :

- الطابق الأرضي = ٢٢٤ محـــلا
- الطابق العلوي = ٢٢٤
- الجسران (٣٦ محلا على الجسر أي يساوي ٧٢ محلا)
- الدرج (السلالم) = ٨٠ محلا .

وحرصا على نظافة المنطقة وتوفير بعض المرافق الضرورية ، زودت جميع المحلات بدورات مياه كاملة ، إلى جانب دورات مياه عامة أخرى لاستعمال الجمهور ، كما زودت البناية كلها بوسائل التكييف التقليدية « البوارجير » التي عرفها سكان منطقة الخليج منذ فترة بعيدة ، ويبلغ عدد هذه البوارجيرات اثنتين وعشرين وحدة ، وهذا بالطبع إلى جانب فتحات أخرى تم تصميمها في جدران المحلات لاتاحة الفرصة لأصحابها لتركيب أجهزة التكييف الكهربائية الحديثة .

وتم كذلك اعداد مواقف خاصة للسيارات تتسع في مجموعها لحوالي أربعمائة سيارة في وقت واحد .

٢ - سوق الخضر والفاكهــة :

كما قامت البلدية بانشاء سوق خاص للخضر والفاكهة في المنطقة القريبة من السوق المركزي على مساحة تقدر بحوالي اثنين وأربعين ألف قدم مربع ، ويضم هذا السوق ١٢٠ محلا مساحة كل منها ١٦ مترا مربعا ، وجميعها مزود من الداخل بأحواض للغسيل والمرافق الضرورية وأمام كل منها أقيمت منصة لعرض الخضر والفاكهة ، كما أعد موقف يتسع لحوالي ستمائة سيارة .

وتقدر التكاليف الاجمالية لهذا المرفق بحوالي ستة ملايين درهم .

٣ - سوق الاسمـــاك :

وبالقرب من سوق الخضر والفاكهة أقامت البلدية سوقا آخر للأسماك على شاطىء الخور مباشرة حتى تتمكن مراكب وسفن الصيد من الرسو وتفريغ حمولتها من الاسماك إلى داخل السوق الذي يضم ٢٢ محلا معدة على أحدث النظم الصحية ، ومزودة من الداخل بالمياه والمرافق . وتقدر تكاليف انشائه بحوالي ٨٠٠ر٠٠٠ درهم .

٤ - سوق اللحــوم :

ويقع على امتداد سوق الاسماك في المنطقة المطلة على شاطىء الخور ويضم ١٨ محلا ، كلها مزودة بالمرافق الصحية اللازمة . وقد بلغت تكاليف انشائه حوالي نصف مليون درهم . ويبلغ طول هذا السوق وسوق الأسماك مجتمعين معا مائة وخمسين مترا وعرضهما ستة أمتار ، ولهما موقف سيارات يتسع لحوالي ١١٠ سيارة .

٥ - معرض اكســبو :

ولأهمية المعارض الدولية والمحلية الدائمة وأثرها الواضح في خدمة الحركة التجارية وتنشيطها ، تحرص البلدية على تشجيع الهيئات والمؤسسات المختصة في هذا الحقل ، ولا تتردد في تقديم كل التسهيلات التي تمكنها من اداء هذه الوظيفة الحيوية على الوجه الأمثل .

وقد قدمت بالفعل لشركة ادارة المعارض الدولية « اكسبو » التي رغبت في اقامة معرض دائم لها في الشارقة قطعة أرض بالمجان في وسط المدينة، مساحتها ٦٧٫٠٠٠ قدم مربع .

وقد باشرت الشركة نشاطها ابتداء من عام ١٩٧٧ م ، وتقدم كل عام أكثر من معرض تحاول من خلاله عرض أحدث المنتجات الصناعية لكبريات الشركات والمؤسسات الصناعية العالمية ، كما تعمل أيضا على تعريف التجار ورجال الأعمال بعضهم ببعض والسماح لهم بعقد الصفقات فيما بينهم .

القطاع السياحي والترويحي في مدينة الشارقة :

اهتمت الأجهزة المعنية في الشارقة بتنشيط الحركة السياحية وتوفير أهم مرافق الخدمات الترويحية التي جعلت من مدينة الشارقة منطقة جذب على امتداد كل فصول العام .

وقد جاء هذا الاهتمام متمثلا في التحرك على محورين أساسيين :أولهما : توجيه عناية خاصة للمواقع التي تتميز بمقوماتها السياحية الفريدة

ثانيهما : العمل على توفير أحسن وسائل الخدمة للزائرين والمقيمين على السواء والتي يتصدرها في المقام الأول انشاء عدد من الفنادق ذات المستوى العالمي الرفيع والتي أصبحت مدينة الشارقة تضم ثلاثة عشر فندقا يقدر عدد غرفها بحوالي ٢٥٠٠ غرفة .

ومن أهم وأجمل المرافق السياحية والترويحية التي تم انشاؤها في مدينة الشارقة ما يلي :

١) منتزه الجزيـرة :

وهو من أهم مشاريع المرافق السياحية والترويحية التي قامت البلدية بانشائها ، وقد أقيم هذا المنتزه الذي افتتح في عام ١٩٧٩ على مساحة تقدر بحوالي مائة الف متر مربع داخل بحيرة خالد الاصطناعية بجوار جسر الشارقة – الخان الكبير في مواجهة سوق الشارقة المركزي وبتكاليف اجمالية وصلت إلى حوالي خمسين مليون درهم .

ويضم هذا المنتزه ملاهي كاملة للأطفال وحمامين للسباحة أحدهما للكبار والثاني للأطفال ، كما يضم بحيرة للطيور المائية ، يصب فيها شلال تنحدر مياهه العذبة من فوق كهف صناعي رائع التكوين .

وقد تمت زراعة هذا المنتزه بمجموعة ضخمة ومتنوعة من الأشجار والزهور والنخيل ونباتات الزينة التي تغطي كل مساحته تقريبا .

كما يضم المنتزه أيضا مطعما وكافتيريا لتقديم الوجبات الكاملة والخفيفة للمترددين عليه مقابل أسعار معتدلة للغاية .

وأمام البوابة الرئيسية لهذا المنتزه أعدت البلدية موقفا للسيارات يتسع لثلاثمائة سيارة في وقت واحد .

ولعل أكثر المؤشرات تأكيدا على مدى ما يسهم به هذا المرفق في توفير الخدمات الترويحية للسكان اقبالهم الهائل في التردد عليه خلال فترات تشغيله التي تمتد يوميا من الساعة الرابعة بعد الظهر وحتى العاشرة مساء والتي تستمر طوال اليوم من العاشرة صباحا وحتى العاشرة مساء أيام العطلات والأعياد الرسمية ، كما خصصت البلدية يوم الاثنين من كل اسبوع لزيارات النساء حفاظا على تقاليد المجتمع العربي المسلم .

ويبلغ معدل عدد الذين يترددون يوميا على هذا المنتزه حوالي ألفي شخص في الأيام العادية وحوالي عشرين ألفا أيام العطلات والأعياد والاجازات الرسمية .

٢) المقهـى الشعبـي :

وإذا كان التوجه إلى الحداثة والمعاصرة عنصرا هاما في تخطيط مرافق الخدمات الترويحية ، فإن الارتباط بتراث البيئة ومواصلة احياء تقاليدها العريقة يجب أن يأخذ هو الآخر مكانه في أذهان المشرفين على تخطيط وتنفيذ هذه المرافق ، فالانسان – أي انسان – مجبول دائما بطبعه وغريزته إلى الميل والاعتزاز بكل ما يتعلق بماضي أسلافه ، لأن الاحساس بهذه القيمة الاجتماعية هو الذي يعطي المرء شعورا حقيقيا بتميز شخصيته وهويته القومية وكان هذا المعنى واضحا منذ البداية لدى المسئولين في البلدية عن تخطيط برامج الخدمات الترفيهية على النمط الخليجي التقليدي كالنوادي البحرية وأندية سباق القوارب والصيد والسباحة وساحات العروض الشعبية الخ .

ومن بينها وأكثرها أصالة « المقهى الشعبي » الذي أنشأته البلدية على شاطيء بحيرة خالد الاصطناعية وراعت في تصميمه وطرازه أن يأتي في كل تفاصيله صورة طبق الأصل من المقاهي التقليدية التي كانت سائدة في المنطقة في عصر ما قبل النفط .

وقد لاقى هذا المقهى الشعبي اقبالا منقطع النظير من جانب المواطنين على اختلاف مستوياتهم وأعمارهم ، وبل ومن الكثيرين من أفراد وعائلات الجاليات الوافدة أيضا . ولا يكاد الزائر لهذا المقهى يجد مقعدا خاليا الا بشق الانفس أثناء فترة تشغيله التي تبدأ يوميا من وقت الأصيل وتمتد حتى ساعات متأخرة من الليل رغم وجود أكثر من خمسمائة مقعد منتشرة على ساحته الفسيحة . وفي هذا المقهى تقدم المشروبات التقليدية والأكلات الشعبية الخفيفة بنفس الطريقة وفي نفس الأوعية التي كانت تقدم في الماضي .

وقد شجع نجاح هذه التجربة المسئولين في البلدية على التفكير في تعميمها في أكثر من موقع من الواجهات البحرية في المدينة .

٣) كورنيش البحـيرة :

واستغلالا للواجهات البحرية في تحويلها إلى أماكن ترويح وترفيه لسكان المدينة ، قامت البلدية ببناء كورنيش على شاطىء بحيرة خالد الاصطناعية . يحيط بها في معظم جوانبها بطول يبلغ ١٧ر٠٠٠ قدم وزودته بعدد كبير من مقاعد الجلوس الثابتة ، وأعمدة الاضاءة الحديثة .. وأصبح هذا الكورنيش الآن ملتقى العديد من العائلات والأفراد الذين يفدون اليه زرافات ووحدانا بعد غروب شمس كل يوم لقضاء سهرات ممتعة ينفقونها في السمر والمرح ، بينما ينطلق أطفالهم على طول ساحل الكورنيش المسور بسياج معدني يحميهم من خطر الانزلاق إلى داخل مياه البحيرة ، يفرغون طاقاتهم في ممارسة هواياتهم المفضلة في الجري واللعب واللهو البريء .

٤) كورنيش الخليــج :

وفي إطار استثمار الواجهات البحرية أيضا ، وعلى امتداد شريط ساحلي يبلغ طوله حوالي ٢٤٨٦٤ قدما إلى حوالي ثمانية كيلو مترات في المنطقة الواقعة على شاطىء الخليج بين امارة عجمان وسوق الشارقة المركزي أقامت البلدية كورنيشا آخر ، مزدوج الطريق ، أحاطت كل جانبه المطل على المياه بسور مبني من الحجر لحمايته من طغيان أمواج الخليج وتدفقها أثناء اصطخابها ، كما زودت البلدية هذا الكورنيش أيضا بأعمدة الاضاءة الحديثة ومقاعد مريحة للجلوس ، وعدد من المراسي البحرية لهواة القوارب الصغيرة .

وقد أصبح هذا الكورنيش الجميل بشريطه الساحلي الهادىء يستخدم الآن كمصيف للجماهير أثناء النهار ، خاصة أيام العطلات التي يكثر فيها زحام القادمين اليه ، كما تقصده الأعداد الغفيرة من سكان المدينة كل يوم ابتداء من وقت الأصيل وحتى ساعة متأخرة من الليل ، حيث يطيب السمر والسهر وينسى الجميع ما لاقوه طول يومهم من هموم الحياة وعناء العمل .

وعلى امتداد هذا الكورنيش أيضا أقيم عدد من الأندية وعدد آخر من فنادق الدرجة الأولى التي تضم شرفات ذات صالات فسيحة تطل على البحر مباشرة تستقبل فيها – إلى جانب نزلائها جموعا أخرى من سكان المدينة الذي يرغبون في الترويح عن أنفسهم بقضاء أوقات فراغهم في مثل هذا الأماكن الارستقراطية وبمناسبة الحديث عن هذا النوع من فنادق الدرجة الأولى التي تضم أماكن للترويح والترفيه تجدر الاشارة إلى أن هنالك مجموعة أخرى من هذه الفنادق تنتشر على معظم الواجهات البحرية في مدينة الشارقة « الكارلتون – المريديان – الهوليدي ان – ماربيلا الخ .. » .

٥) – شاليهات الحمريــة :

وشاليهات منطقة الحمرية التي تقع على بعد خمسة وعشرين كيلو مترا من الشمال الشرقي لمدينة الشارقة ، مشروع جديد آخر من المشروعات التي تحاول بها البلدية استغلال الواجهات البحرية لتوفير أنسب المواقع الصالحة لاقامة مرافق الخدمات السياحية والترويحية .

وقد تم اختيار موقع هذه الشاليهات في منطقة الحمرية بالذات ، نظرا لما يتمتع به شاطىء هذه المنطقة من هدوء ساحر وتدرج في ساحله وصفاء مياهه ونظافة ونعومة رماله .

ويبلغ عدد الشاليهات التي قامت البلدية ببنائها حتى نهاية عام ١٩٨٢ على امتداد هذا الشاطىء ١٢٢ شاليها تتنوع من حيث حجمها وتصميمها بين ثلاث مجموعات مختلفة :

– المجموعة الأولى تضم أربعين شاليها ، كل منها مكون من طابقين : الطابق الأرضي يحتوي على جراج ، بينما يحتوي الطابق الثاني على غرفة وحمام ومطبخ .. وقد تحدد الايجار السنوي للشاليه من هذا النوع بمبلغ خمسة آلاف درهم .

– المجموعة الثانية وتتألف من عشرة شاليهات ذات طابق واحد ، مكون من غرفة وصالة ومطبخ وحمام والايجار السنوي للشاليه من هذا النوع ستة آلاف درهم .

– المجموعة الثالثة وعدد شاليهاتها اثنان وسبعون شاليها ذات طابق واحد ، مكون من غرفتين وصالة وجراج ومطبخ وحمام والايجار السنوي لهذا النوع من الشاليهات هو ثمانية آلاف درهم .

وتعتبر هذه القيمة الايجارية مردودا رمزيا ، اذا قيس بقيمة تكاليفها الفعلية ، وذلك حتى تشجع وتتيح الفرصة لأكبر عدد من الجمهور للاستمتاع بهذا المرفق الحيوي من مرافق الخدمات الترويحية والسياحية الهامة .

٦) ساحــة الرولـــة :

وعلى سطح مستطيل تبلغ مساحته الكلية ٥٢٦ر٤٠٠ قدم مربع يقع بين شارعين رئيسيين من أهم شوارع مدينة الشارقة ، هما شارع الزهراء وشارع العروبة أنشأت البلدية ساحة شعبية عامة أطلقت عليها اسم « ساحة الرولة » نسبة إلى اسم هذه الشجرة التي تعد من أبرز المعالم التاريخية والاجتماعية في حياة سكان مدينة الشارقة ، حيث كانت فيما مضى وعلى امتداد حوالي مائتي عام وحتى سقطت تلقائيا في شهر أغسطس ١٩٧٨ ، تغطي بأغصانها ساحة فسيحة يتخذها السكان منتدى أدبيا لهم ، ومكانا يقام عليه مهرجان شعبي كبير يعقد مرتين في كل عام ، يقدم الشباب خلاله عروضا راقصة مصحوبة بالموسيقى التقليدية ويتم أثناءه اختيار كل منهم لشريك حياته .

وقد استهدفت البلدية بانشاء هذه الساحة استمرار الوظيفة الاجتماعية والترفيهية التي كانت تؤديها من قبل ساحة شجرة الرولة

القديمة ، وهي أن تظل مكانا للاحتفالات والمهرجانات الشعبية ، ومتنفسا ترويحيا يؤمه الجميع في أي وقت من ساعات الاصائل والامسيات للاستمتاع باللهو البريء والاستجمام النفسي المريح .

وقد زودت البلدية هذه الساحة بالاعمدة الكهربائية التي تغمرها بالضوء المناسب في كل مكان منها ، كما قامت ببناء مدرجات مريحة للجلوس تحيط بهذه الساحة من كل جوانبها ، على غرار الساحات الاغريقية القديمة وتمت زراعة جوانبها الأربعة بأشجار الرولة وأزهار الزينة الجميلة .

٧) قاعة افريقيا :

وهي مبنى مستقل متكامل ، يتصل بالمبنى الرئيسي لمقر البلدية ويحتوي على مسرح كبير تتسع صالته لحوالي ألف مقعد ، وهذا المسرح مزود بكل وسائل العرض الحديثة .

وإلى جانب استخدام هذه القاعة كمكان لعقد المؤتمرات والقاء المحاضرات واقامة الندوات الثقافية المتنوعة ، تقدم على خشبتها المسرحية العديد من العروض الفنية والحفلات الترفيهية التي تسهم في خلق مناخ ترويحي تتاح فيه لسكان المدينة وسكان المدن المجاورة على مستوى الدولة فرصة الاستمتاع ببعض ألوان الترفيه الراقية ، كما تحرص البلدية في نفس الوقت على تلبية رغبات الجاليات الأجنبية من سكان المدينة في استخدام هذه القاعة لتقديم عروض فنية أو حفلات ترفيهية خاصة بهم ، باعتبار أن هذه الجاليات قد أصبحت تشكل جزءا من مجتمع المدينة ، ومن واجب البلدية أن توفر لها هي الأخرى فرصة الاستمتاع بوسائل الترفيه والترويح المشروعة .

٨) دور السينما والمسرح :

ولما كان للسينما والمسرح دور أساسي ومباشر في عملية الترفيه والترويح ، إلى جانب رسالتها – بالطبع – في عملية التثقيف والتربية فان البلدية تحرص أشد الحرص على تشجيع اقامة هذه المؤسسات وزيادة أعدادها في نطاق ما تتطلبه احتياجات السكان من هذه الوسائل الترويحية .

ويتمثل هذا التشجيع في منح البلدية الأرض لكل من يرغب في بناء مثل هذه المؤسسات ، دون مقابل في معظم الأحيان وبأسعار رمزية في أحيان أخرى ، وإعفائها كذلك من أية ضرائب أو أية أعباء مالية أخرى ، فيما عدا رسوم رمزية لا تكاد تذكر .

وقد أدت هذه السياسة التشجيعية إلى ارتفاع عدد دور السينما في مدينة الشارقة من دار واحدة فقط في عام ١٩٧٤ إلى ست دور عرض سينمائي حتى نهاية عام ١٩٨٢ ، أي بمعدل دار سينما لكل عشرين الف نسمة تقريبا من سكان المدينة .

أما القطاع المسرحي في مدينة الشارقة ، وهو جزء هام من قطاع الخدمات الترفيهية والترويحية والتثقيفية . فقد أصبح يضم الآن أكثر من مؤسسة متخصصة ، توفر لها البلدية العديد من التسهيلات والخدمات إلى جانب ما تحصل عليه في الأصل من مساعدات تمنحها لها وزارة الاعلام والثقافة الاتحادية في الدولة ، ومن أبرزها وأكثرها نشاطا « مسرح الشارقة الوطني » « مسرح خالد الشعبي » .

٩) النوادي الرياضية والاجتماعية :

ولهذه المؤسسات أيضا دور في عملية الترويح والترفيه باعتبارها أماكن تجمعات عامة يقصد اليها الكثيرون طلبا للاستجمام والراحة وممارسة الهوايات المختلفة وقضاء أوقات الفراغ في جو اجتماعي منطلق تسوده مناظر البهجة والمرح التي تخفف عن المرء ما يلقاه طوال يومه من عناء وثقل الحياة الرتيبة المملة .

ويأتي دور البلدية في تشجيع اقامة هذه النوادي بتوفير كل التسهيلات والخدمات اللازمة لها ابتداء من منح الأرض لها جميعا بالمجان ، وحتى تحمل كل نفقات انشاء وتجهيز معظمها على حساب البلدية .

وقد أثمر هذا التشجيع وجود اثنى عشر ناديا في مدينة الشارقة حتى نهاية عام ١٩٨٢ بما في ذلك النوادي الخاصة ببعض الجاليات الوافدة من سكان المدينة .

١٠) خدمات النظافة والصحة العامة :

وهذا جانب هام من الجوانب الأساسية التي توليها البلدية الكثير من عنايتها وجهودها الدائمة والتي تضاعف حجمها يوما بعد آخر نتيجة التوسع المستمر في الامتداد العمراني افقيا ورأسيا وما يصاحب ذلك من نمو مضطرد في عدد سكان المدينة وارتفاع مستواهم الاجتماعي والحضاري .

ويقوم قسم الصحة في البلدية وقسم الأشغال العامة ، وهما من الأقسام الرئيسية في هذا الجهاز بتحمل مسئوليات تنفيذ هذه الخدمات والتي تتلخص بصفة عامة في الأعباء التالية :

– التفتيش الصحي على الفنادق والمطاعم ومحلات السوبر ماركت ومخازن المواد الغذائية والبقالات وفحص المواد الغذائية الواردة إلى المطار والموانيء قبل دخولها إلى البلاد ، وإصدار البطاقات والشهادات الصحية ، ودفن جثث الموتى التي يبلغ بها قسم الصحة من المستشفيات .

- كنس وتنظيف الشوارع العامة والداخلية وسحب المياه من مختلف المناطق . ورش جميع الأحياء حسب جدول زمني محدد ، والقضاء على الحيوانات الضارة من كلاب وفئران الخ ..
- مراقبة والاشراف على ذبح الأغنام والماشية بجميع أنواعها للتأكد من خلوها من الأمراض المعدية وسلامتها للاستهلاك البشري .

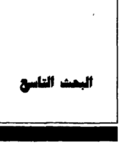
- مقصب الشارقة المركزي :

وضمانا لذبح الأغنام والمواشي بطريقة صحية وآمنة والكشف الطبي عليها ، وتجنبا لفوضى ذبح هذه الحيوانات في أماكن مختلفة من المدينة وما يمكن أن تسببه مخلفاتها من انتشار القاذورات وتلوث البيئة ... أنشأت البلدية مقصبا حديثا نصف آلي ، أقيم على مساحة كلية قدرها ٧٣٥ر١٠٥ قدما مربعا تم تشغيله في شهر يوليو من عام ١٩٧٩ م .. وهو مزود بأحدث أجهزة ذبح وسلخ الماشية .
ويبدأ العمل اليومي في هذا المقصب من الساعة الرابعة صباحا وحتى الثامنة مساء ويبلغ متوسط عدد الذبائح حوالي ١٢٠ ذبيحة يوميا. وتتم عملية الذبح والسلخ في هذا المقصب مقابل رسوم رمزية تتراوح بين درهمين وعشرة دراهم عن كل رأس .

وبعـــد :

وبعد فهذه دراسة سريعة لمدينة الشارقة ، عاصمة امارة الشارقة اشتملت على أهم ملامحها ومعالمها البارزة عمرانيا واقتصاديا واجتماعيا .





البحث التاسع

التهيئة العمرانية في تونس ابعادها وحدودها

دكتور/ محمد الباهى

مفهوم التهيئة العمرانية العام :

يقصد بالتهيئة العمرانية (أو التخطيط العمراني) للتراب في أغلب الحالات . الفن أو العلم أو ان شئنا أيضا المنهج الذي تتم بمقتضاه تهيئة تراب البلاد من أجل توزيع البشر والموارد توزيعا جغرافيا محكما .

إن التهيئة العمرانية غالبا ما تعتمد على معطيات التخطيط الاجتماعي والاقتصادي المشتمل على جملة من القرارات والتوجيهات التي ترسم برامج التنمية على الصعيد الجهوي والوطني والإقليمي .

وتخول دراسة التهيئة العمرانية المدعمة بمعطيات التخطيط الاقتصادي والاجتماعي التعرف على الوظائف الصناعية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية في الحاضر والمستقبل .

ويثبت التخطيط العمراني على الأرض مقررات التخطيط الاقتصادي والاجتماعي ويربطها بآجال التنفيذ وتكون العلاقة بين المنهجين علاقة تكامل تمكن من انجاز برامج التهيئة الشاملة للأجل القصير والمتوسط . أما التخطيط للأجل البعيد (٢٠ سنة) فهو التخطيط الترابي الذي يضبط توقعات استغلال الأرض ويحصر مواطن الاستيطان البشري « للأجل البعيد » حسب خطة شاملة للتنمية .

والتهيئة ليست كما يتصورها البعض تهيئة الفضاءات ، أو ذر النشاطات على تراب البلاد بقدر ما هي مخطط متناسق للانتاج وتوزيعه واستهلاكه وتبادله على كل المستويات داخل شبكة للتجمعات السكنية خاصة تضمن مسيرة النمو وتحقق الانسجام مع معطيات التهيئة الاجتماعية والاقتصادية في اطار سياسي ديناميكي .

بعد أن حددنا الاطار العام لمفهوم التهيئة سنتطرق إلى محاولة دراسة تطبيق هذا المفهوم في مخططات التهيئة العمرانية في دراسة حالة ، ونختار البلاد التونسية لتوفر المعطيات الضرورية للدراسة وسهولة استعمالها . نبدأ في الباب الأول ، بحثنا بالتعرض إلى تاريخ نشأة فكرة التهيئة العمرانية في تونس ويجرنا البحث في تاريخ تطور فكرة التهيئة إلى بسط طرق التخطيط الاقتصادي والاجتماعي المتبعة ومقدار ارتباطها بأمثلة التهيئة العمرانية ، ثم ننظر في طور ثان . في مراحل التهيئة العمرانية وما تعرضت له من عراقيل وتشجيعات ونختم هذا الباب بالنظر في تأثير الأفكار الموروثة والمحدثة في احضار مخططات التهيئة .

ونحاول في الباب الثاني التعريف بأدوات التهيئة المستعملة بتونس ونبدأ أولا بمعرفة التيارات الخارجية التي أثرت في رسم أدوات التهيئة ثم نمر إلى بسط قوانين التهيئة المستعملة : المجلات العمرانية وقياس مدى تماشيها مع الواقع ونختم بتحليل بعض دراسات التهيئة وخاصة منها دراسات سنة ١٩٧٣ م وسنة ١٩٨٥ م .

في طور ثالث نهتم بالنظر في نتائج مخططات التهيئة العمرانية متسائلين عن مدى تأثيرها في التوازن وعن مدى انسجامها مع مخططات التهيئة الاقتصادية والاجتماعية ، وهل يمكن اعتمادها في التخطيط الترابي للأمد البعيد ؟ هذه كلها تساؤلات تستحق الجواب .

أ - تاريخ نشأة فكرة التهيئة العمرانية بتونس :

١) طريقة التخطيط الاقتصادي والاجتماعي .
٢) التفكير في التهيئة العمرانية : مراحلها وانجازاتها .
٣) الأفكار الموروثة والطرق الجديدة في التهيئة .

١) طريقة التخطيط الاقتصادي والاجتماعي المتبعة وأهم أطوار التخطيط :

مرت سياسة التخطيط الاجتماعي والاقتصادي بخمس فترات :

أ) فترة الحرية الاقتصادية وتمتد من السنوات الأولى من الاستقلال إلى سنة ١٩٦١ .

ب) الخطة العشرية ٧١/٦٢ وتمتاز بتدخل الدولة في الاقتصاد واقرار مبدأ التعاضد في كل القطاعات .
ج) المخطط الرابع والرجوع إلى الحرية الاقتصادية مع الابقاء على قطاع عام تحت نظر الدولة .
د) المخطط الخامس ١٩٨١/٧٨ ، والانغماس في التأثر بنظريات المذهب « الحر الحديث » في الاقتصاد واستفحال عدم التوازن بين القطاعات والجهات ، وبعث مخططات التنمية الريفية من أجل خلق مواطن الشغل بالريف والتقليل من مفعول ظاهرة النزوح .
هـ) المخطط السادس ٨٦/٨٢ ، يتمادى الاقتصاد متأثرا بنظرية الحرية الاقتصادية وتعزيز طرق استغلال رأس المال الخاص والخارجي وبعث مشاريع كبرى ، وتشجيع مخططات التنمية الريفية المندمجة التي لم يحصل ادماجها في المخططات الجهوية للتهيئة .

٢) التفكير في التهيئة العمرانية ، ومراحلها وانجازاتها :

اتجهت عناية المسئولين في السنوات الأولى من الاستقلال إلى اقامة مخططات التنمية الاقتصادية والاجتماعية دون ربطها بمخطط شامل للتهيئة الترابية ولم تظهر فكرة التهيئة العمرانية إلا في أواخر الستينات لما أحدثت بكتابة الدولة للأشغال العمومية والاسكان ادارة البناء والسكن والتهيئة العمرانية .

نستطيع القول ، انطلاقا من هذا التاريخ ، ان انتاجات التهيئة العمرانية مرت بخمس مراحل تتميز كل مرحلة منها بنوع من الانتاج « الدراسات » ترتبط مباشرة بنظريات أصحاب القرار .

أ) في السنوات من ٦٠/٧٠ كانت التهيئة العمرانية من مشمولات ادارة البناء والاسكان والتهيئة العمرانية بكتابة الدولة للأشغال العمومية والاسكان ، واشتهرت هذه المرحلة الأولى بدراسة « التهيئة العمرانية » بحث وثائقي . وهي عبارة عن جملة من الوثائق والمستندات الاحصائية والرسوم والخرائط البيانية المتعلقة بالاطار المادي والبشري للمدن التونسية ويظهر المنهج المتوخى في الدراسة متأثرا بالنظرية التقليدية في معالجة الفضاء ، أي مدرسة التعمير الوظيفية .

ب) في السنوات من ١٩٧٣/٧٠ * انتقلت ادارة التهيئة العمرانية إلى وزارة الاقتصادي الوطني . ففي هذه الفترة اقتربت أعمال التهيئة العمرانية من أدوات التخطيط الاقتصادي والاجتماعي وظهرت آثار هذا التقارب جلية في الدراسات المنجزة ونخص بالذكر منها دراسة العمران والتنمية (المدن والتنمية) الهيكل العمراني التونسي وقامت بهذه الدراسة فرقة من الجامعيين والخبراء وتغلب عليها نظرية الجغرافيين والاقتصاديين المخططين .

ج) ثم رجعت إدارة التهيئة العمرانية من سنة ١٩٨٥/١٩٧٤ إلى وزارة التجهيز ، ورجع العمل بطرق التخطيط التقليدية فمن سنة ١٩٧٤ إلى سنة ١٩٨٤ تم إحضار العديد من الامثلة لتهيئة المدن ، أمثلة تفتقر إلى النظرة الشاملة ويعوزها التنسيق مع المخططات المسطرة والاجهزة المشرفة على الانجاز واعتمدت هذه الأمثلة في تركيبها على مجلة معمارية تقر مناهج التخطيط القديمة ولا تعتبر التيارات الجديدة المثرية للدراسات التخطيطية .

لكن تجدر الاشارة إلى الدراسة الشاملة التي أحضرتها الادارة العامة للتهيئة العمرانية في سنة ١٩٨٥ والمعروفة « بالمثال العام لتهيئة التراب » ومن مزايا هذه الدراسة انها حاولت التركيز على أهمية التهيئة الجهوية وأصدرت دراسات حول التهيئة خاصة بكل جهات الجمهورية ، كما أدخلت فكرة البعد الاقليمي للتهيئة وربطت بعض المعطيات بفكرة التكامل ، على النطاق المغربي ، المناطق الحدودية التونسية الجزائرية . كما أشارت في منهجها على اتباعها طريقة التشاور والاستشارة والتشريك مع العودة دائما إلى المعطيات لاثرائها وتحديد مدلولها .

رجعت في شهر سبتمبر من سنة ١٩٨٥ ادارة التهيئة العمرانية إلى وزارة التخطيط وأصبحت وثيقة الارتباط بالمندوبية العامة للتنمية الجهوية (المحدثة سنة ١٩٨٠) مما يبشر بمزيد التنسيق بين مخططات التهيئة العمرانية القادمة والمخططات الاقتصادية والإجتماعية للبلاد ، مع التذكير بأن المخطط السابع الاقتصادي والاجتماعي بدأ التحضير له والمرجو هو التنسيق بين الخطتين ، وسبق الاحداث باستعمال صندوق التدخل (المتوفر لدى هذه الادارة الجديدة) في الحث على بعث المشاريع داخل سياسة للتوازن الجهوي واضحة المعالم .

٣) الأفكار الموروثة والطرق الجديدة :

يخضع الانتاج في ميدان التهيئة إلى أفكار وقوانين منها الموروث ومنها المحدث ومعرفتها ضرورية لتحديد محتوى الدراسات وتقدير أبعادها فمن الأفكار أو المدارس الموروثة والمؤثرة نذكر :

توصيات ميثاق التعمير في المستعمرات لسنة ١٩٣١ م وهو الذي كرس طريقة في التخطيط للمدن القديمة والجديدة في المستعمرات وأقر الفصل بين المدينة التاريخية الأهلية **Ville Indigene** والمدينة الاستعمارية « الأوروبية » **Ville Europenne** وأتى بقواعد وظيفية هندسية وعنصرية مغرقة في استعمالها للفضاء .

★ في الحقيقة قبل أن يتم تحويل ادارة التهيئة إلى وزارة الاقتصاد . انتقلت إلى وزارة أحدثت في سنة ١٩٧٠ ولم تعمر طويلا ونقصد بها وزارة السياحة والتهيئة العمرانية .

وهناك أيضا ميثاق أثينا لسنة ١٩٣٣ م المنبثق عن مؤتمر الهندسة المعمارية الحديثة بأثينا ، والذي لعب فيه لكربيزياي Le Corbusier الدور الرئيسي أي كرس أفكاره وطرفي المنهج التوظيفي النفعي في معالجة الفضاء وفي تخطيط المدن .

صدور المجلة العمرانية لسنة ١٩٤٣ أتت مدعمة بأفكار ومناهج المدرستين السابقتين وبقيت سارية المفعول في مابعد الاستقلال إلى أن صدرت في سنة ١٩٧٩ المجلة العمرانية الجديدة وهي لا تحتوي على تغييرات تذكر بالنسبة لمجلة سنة ١٩٣٤ .

انما تجدر الاشارة إلى صدور بعض القوانين وإحداث بعض المؤسسات التي كان لها أثر ملحوظ في عمليات التعمير والتهيئة الترابية .

ثم في سنة ١٩٧٢ بعث اقليم تونس وهي ادارة تابعة لوزارة الداخلية ولولاية تونس وتعنى بالتنسيق بين كل الأجهزة المعنية بتوظيف الفضاءات واستغلال الأرض في ولاية تونس ثم بعد تقسيم تونس إلى ثلاث ولايات صارت تهتم بولايات تونس واريانة وبنعروس .

في سنة ١٩٧٣ بعثت ثلاث وكالات عقارية مهمتها تسهيل عملية تهيئة الأرض من أجل النشاطات السكنية والصناعية والسياحية وهي الوكالة العقارية للسكن والوكالة العقارية الصناعية للتنمية الجهوية وخولت لها صلاحيات تمكنها من التدخل في التخطيط الجهوي من أجل التنمية .

وفي سنة ١٩٨٣ صدر قانون لحماية الأراضي الفلاحية من زحف التعمير . وتمثل هذه القوانين والمؤسسات بعض أدوات التهيئة المستعملة ويمكن أن نضيف اليها قانون ١١أغسطس ١٩٧٦ للانتزاع من أجل المصلحة العامة لاستعمالاته الكثيرة عند القيام بتحديد مناطق التدخل العمرانية .

ب – أدوات التهيئة المستعملة في تونس :

١) بعض التيارات والمدارس الخارجية المؤثرة

٢) أهم قوانين التهيئة من أجل تنظيم الفضاء .

٣) بعض دراسات التهيئة .

١) التيارات والمدارس الخارجية المؤثرة :

تأثرت فكرة التهيئة والتخطيط الترابي بالعديد من التيارات الخارجية تحت عوامل شتى كالتكوين والنقل عن الآخرين وواقع التبعية الفكرية والثقافية ونستطيع تقسيم أهم التيارات إلى ثلاثة محاور يطابق كل واحد منها جيل من الفنيين :

أ) التعمير التركيبي :

تأثر جيل ما قبل الاستقلال إلى الستينات ، على قلته ، بما يسمى بالتعمير التركيبي ، ويعتمد على تقسيم التراب إلى مناطق وتوظيف الفضاءات ويلجأ في تعبيره إلى استعمال الرسوم والأمثلة .

وزاد هذه الصورة رسوخا الانتاج العمراني الداخلي والخارجي وتندرج في هذا السياق :

- الأشكال والأنماط المدينية المقترحة في الثلاثينات .
- طريقة اعادة بناء المدن المتضررة بمفعول الحرب العالمية الثانية .
- المخططات للمدن الانجليزية الجديدة ١٩٥٠ .
- الوحدات السكنية الشعبية الكبرى بفرنسا ١٩٦٠/٥٥ .
- الاحياء الأوروبية من مدن العالم الثالث .

ب) طرق التخطيط الاقتصادي :

التخطيط الاقتصادي ويعرف أيضا بالتخطيط الاستراتيجي ويمتد من ٦٥/ إلى ١٩٧٥ تقريبا وهي طريقة في التهيئة العمرانية والتعمير تعتمد على مناهج الاقتصاديين وتستعمل الطرق الكمية في معالجتها للمعطيات وتكثر من استعمال النماذج الحسابية ، أتت هذه الطريقة لمحاولة معالجة آثار النمو الاقتصادي المطرد على المدن في البلاد المتقدمة ، وفي تونس اعتمدت هذه الطريقة في احضار دراسة ١٩٧٣ .

وأتت أزمة ١٩٧٣ لاقتصاديات المجتمعات المتقدمة وخاصة في أوروبا لتظهر الضعف المنهجي لطريقة التخطيط الاستراتيجي في معالجة التخطيط الترابي .

ج) التخطيط من أجل المواطن وبمشاركته :

أدت الأزمات المتعددة الجوانب ، التي تعيشها المجتمعات اليوم إلى التفكير في استنباط طرق جديدة في عمليات التهيئة العمرانية بعد أن أظهرت الطرق السابقة الذكر قصورها في السيطرة على المشاكل وفي ايجاد الحلول المناسبة لها .

وهكذا أخذت فكرة اشتراك المعني بالأمر نفسه (أي المستهلك) في عمليات التهيئة تتبلور وتزداد وضوحا مع تعدد التجارب واختلافها . وكبر التساؤل حول :

- المستهلك ومدى دوره في تحسين اطار عيشه ؟
- المشاركة وفي أي اطار تتم ؟

- ما هي أسس المشاركة : الاعلام ، الأخذ باقتراحات المشارك ، انجاز الاقتراحات ؟...
- نوعية المشاركة : أفقية ، عمومية ؟..
- تعطيل المشاركة ومعيقاتها : أسبابها وأنواعها *.

٢) أهم قوانين التهيئة من أجل تنظيم الفضاء :

بعد أن لمحنا إلى بعض الأفكار المؤثرة يستحسن أن نتعرف على أهم القوانين التي يحصل بمقتضاها التحكم في استغلال الأرض .

أ) من القوانين التي صدرت قبل الاستقلال :
- قانون ١٩٣٩ للانتزاع من أجل المصلحة العامة .
- أمر ١٠ سبتمبر ١٩٣٤ لتهيئة المدن .

ب) من القوانين الصادرة بعد الاستقلال :
- المجلة العمرانية قانون عدد ٤٣ لسنة ١٩٧٩ .
- قانون ابريل ١٩٧٣ الباعث للوكالات العقارية : السكنية والصناعية والسياحية .
- قانون ١٤ مايو ١٩٧٥ الضابط لكيفية وضع أمثلة للتهيئة على ذمة البلديات .
- قانون عدد ٣٤.٤ فبراير ١٩٧٦ الضابط لرخصة البناء .
- أمر ٢٨ مايو ١٩٨٠ الضابط للمعطيات التي تتكون منها الأمثلة التوجيهية للتعمير وأمثلة التهيئة العمرانية وأمثلة التهيئة التفصيلية .
- قانون ١١ نوفمبر ١٩٨٣ المتعلق بحماية الأراضي الفلاحية – تضاف إلى هذه الأدوات التشريعية جملة من الترتيبات التكميلية .

ونمر الآن إلى التعريف بأهم انتاجنا في ميدان التهيئة العمرانية بعد أن شرحنا المناهج المؤثرة وذكرنا الأدوات التشريعية المعتمدة .

٣) بعض دراسات التهيئـة :

ذكرنا سابقا أن التهيئة العمرانية مرت بفترات تخلل كل فترة منها انتاج . من أول ما أنتج كتاب في السنوات من ٦٨/٧٠ يعالج التهيئة العمرانية لشبكة المدن التونسية مستندا إلى معطيات احصائية ووثائق ورسوم .

وفي سنة ١٩٧٣ صدر كتاب « مدن وتطور » أو « العمران والتنمية » وتلاه إصدار أمثلة توجيهية للتعمير وأمثلة للتهيئة العمرانية . وأمثلة التهيئة التفصيلية خاصة بمدن كبرى ومتوسطة وصغيرة .

ومن سنة ١٩٧٧ إلى ١٩٨١ يقع التمادي في اصدار أمثلة التهيئة للمدن والقرى بكل أحجامها وتختص الفترة من ١٩٨١ إلى ١٩٨٤ بالتفرغ لاحضار مثال التهيئة القومي العام لتراب الجمهورية التونسية .

وتكلف باحضار مثال التهيئة الجهوي لتونس الكبرى اقليم تونس وصدرت هذه الدراسة سنة ١٩٧٨ ، كما تعهدت بلدية تونس بالعمل على الخروج بأمثلة تهيئة الدوائر البلدية الراجعة اليها بالنظر .

وفي خضم هذا الانتاج الغزير والمتنوع يجدر بنا إفراد مكانة خاصة لدراسة « مدن وتطور » سنة ١٩٧٣ ، ودراسة المثال القومي للتهيئة العمرانية لسنة ١٩٨٥ لما تكتسبه تحاليلها من بالغ الأهمية في فهم المناهج المتبعة والطرق التطبيقية المستعملة في تهيئة تراب البلاد .

أ) دراسة « مدن وتطور » **Villes et Development**، اعتمدت على افتراضين في تقديراتها لتوجهات الشبكة العمرانية التونسية .
- الافتراض الأول ينتهي عزل الوسط عن الساحل باقامة سدّى الزرود ومرق الليل وتسهل المواصلات فيتم ربط القيروان والقصرين بسوسة من جهة والكاف وباجه من جهة أخرى وهذا الافتراض إن تحقق يخول التوازن الجهوي .
- حسب الافتراض الثاني تبقى القيروان في عزلة عن الساحل والشمال فيزداد عدم التوازن الجهوي ويصعب الوصول إلى شبكة متكاملة من المدن .

ب) أما دراسة سنة ١٩٨٥ المعروفة بالمثال القومي للتهيئة العمرانية للبلاد التونسية ، فهو يعتمد في استقرائه لمستقبل المدن وعوامل النمو على سيناريوهين :
- السيناريو الأول : ويمكن أن نطلق عليه سيناريو التوازن ويفترض في هذه الحالة أن تستوعب كل جهة نموها البشري الطبيعي مما يجعل المدن المتوسطة في جهتي الغرب والجنوب والمناطق الريفية تستوعب الزيادة المنتظرة في عدد السكان إلى سنة ٢٠٠١ ، وهكذا يُقلل نسبيا من نمو المدن في الجهات المشهورة بالعمران المكثف في الساحل والشمال الشرقي وفي هذه الصورة يخلق شيء من التوازن الجهوي .
- السيناريو الثاني : ويمكن أن نعرفه بسيناريو التركيز ، يحتمل في هذه الحالة أن ينزح النصف من الزيادات في سكان الريف ومدن الغرب والجنوب إلى مناطق الشمال الشرقي والوسط الشرقي : أي بعبارة أوضح نقل مليوني نسمة في ظرف ٢٠ سنة . مما يزيد في

★ أقر مبدأ المشاركة الشعبية ميثاق فنكوفر **Vancouver** ، في مؤتمر الموئل المنعقد بفنكوفر في مايو / يونيو ١٩٧٦ .

استفحال حالة عدم التوازن الجهوي ويصبح تراب البلاد في سنة ٢٠٠١ منقسما إلى منطقتين منطقة ساحلية عامرة تمتد من بنزرت إلى صفاقس وتمسح ٢٠٠٠٠ كم يقطنها ٧ر٦ مليون نسمة . ومنطقة داخلية تساوي مساحتها ست مرات مساحة المنطقة الأولى ، ولا يقطنها الا ٣ر٣ مليون نسمة .

د – **مخططات التهيئة العمرانية أبعادها وحدودها :**

إن أمثلة التهيئة العمرانية اذا كانت منسجمة مع معطيات التخطيط الاقتصادي والاجتماعي تعين على توزيع البشر والموارد على التراب توزيعا محكما وتخلق توازنا بين الجهات موفرة بذلك شبكة من المدن المتكاملة .

وانما التمعن في أمثلة التهيئة بكل أنواعها ، وفي ماسبق ذكره من حالات . يفضي إلى طرح الملحوظات التالية :

– وجود اختلال وتفكك بين اختيارات التهيئة العمرانية من جهة ومعطيات التخطيط الاقتصادي والاجتماعي من جهة أخرى .
– فقدان النظرة الشمولية والعمل داخل أطر محددة .
– هيمنة المناهج والنظريات الدخيلة في دراسة تخطيط التراب وتهيئته .
– عدم تماشي بعض القوانين مع الواقع والتأخير في اصدار بعضها . وعدم ملاءمتها للواقع .
– عدم تطبيق اللامركزية على الصعيدين المركزي والجهوي .

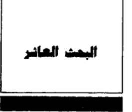
وهناك توصيات طالما نادى بها المخططون من شأنها ، ان أخذت بعين الاعتبار ، ان تجعل التهيئة العمرانية أداة فعالة في سبيل التقدم . نذكر من بين هذه التوصيات مثلا :

– أخذ التوازن الجهوي والتوازن الطبيعي بعين الاعتبار مع الحفاظ على الموارد الطبيعية والبشرية .
– ايجاد طريقة لاشراك المواطن في تهيئة محيطه وذلك على كل المستويات .
– احداث صندوق للتدخل يكون أداة التنفيذ لاتجاهات التنمية والتشجيع على جلب الاستثمارات .
– ربط كل المعطيات بمخطط التنمية ، واحترام الاتجاهات المقرة للمدى القصير والمتوسط والتحضير للمدى البعيد في سبيل ارساء التخطيط الترابي من أجل التنمية العامة .
– العمل على تحقيق اللامركزية على مستوى القرار السياسي والاداري والاختيار الصناعي والاقتصادي والتوجه الاجتماعي .
– يجب اعتبار الدراسات من أجل التخطيط العمراني الخطوة الأولى في برنامج متكامل ومنسق لغرض التنمية . في بعض البلاد لا يتعدى التخطيط العمراني ، في تطبيقه ، طور الدراسة .

وأخيرا ، تجد المجتمعات في ما تختاره من أنواع الاستيطان البشري تعبيرا عن مكونات محيطها الاقتصادي والاجتماعي والثقافي .

فإذا كان محيطها متفتحا ، تفتح المجتمع واجتاز العقبات وتقدم ، وان كان محيطها مغلقا ، انكمش المجتمع وانزلق في متاهات التقهقر والتخلف . ان ادراك ما تكتسبه عملية التهيئة من أبعاد حضرية يضع البلاد في مسار التنمية المراد ويسرع بها الخطى نحو ساحل التقدم المنشود .





البحث العاشر

النمو العمراني الحضري لمدينة تونس
التناقضات وآفاق حلولها

منصف بن الحبيب الحشيشة

❋ المقدمـــــة :

تشهد جل البلدان النامية منذ ما يقارب الثلاثين سنة تحضرا سريعا في المدن الكبرى وخاصة العواصم ، ومدينة تونس لم تحد عن هذه القاعدة حيث أنها عرفت منذ عدة سنوات وإلى اليوم نموا حضريا متصاعدا نتيجة لنمو ديموغرافي في ازدياد مضطرد ونتيجة للتيار المتواصل لنزوح السكان من الريف إلى المدينة .

وعاصمة البلاد التونسية هي من أقدم مدن حوض البحر الأبيض المتوسط تمسح حوالي ١٣٤٥ كيلو مترا مربعا وتعد مع احوازها فوق المليون و ٢٠٠ الف نسمة نسبة الحضر فيها تفوق ٩٢٫٥ وكثافتها الحضرية تقارب ٩٠٠٠ ساكن للكم ٢ الواحد وتساهم منذ الاستقلال (١٩٥٦) إلى اليوم بما يفوق ٢٥٪ من مجموع النمو الحضري العام للبلاد ، ويمثل سكان تونس الحضر حوالي ٣٢٪ من مجموع السكان الحضر ببقية البلاد .

ان هذه الأرقام لتعبر بوضوح عن مدى التطور الذي عرفته المدينة منذ الاستقلال . غير أن هذا النمو الحضري السريع لم يمر دون أن يخلف العديد من المشاكل وأن يفرز العديد من التناقضات من أهمها :

- انحلال النسيج العمراني القديم بالمدينة العتيقة وأرباضها .
- تطور النسيج العمراني وتكثفه بالمدينة الحديثة .
- التوسع الترابي للمدينة على حساب الأراضي الفلاحية المحيطة .
- انتشار الأحياء العفوية ونسبتها المتزايدة في النمو الحضري للمدينة .

مجموع هذه التناقضات سنحاول تحليلها وبيان الحلول التي اعتمدتها البلاد التونسية لفضها في مستوى التهيئة والتخطيط العمراني مع مناقشة هذه الحلول وأبدأ ببعض الملاحظات في خصوصها .

– انحلال النسيج العمراني بالمدينة العتيقة وأرباضها :

١) الحالة التي عليها المدينة العتيقة :

قبل عشرات السنوات فقط كانت المدينة العتيقة المحاطة بسور ضخم وذات الانهج والاروقة الضيقة والملتوية والمتسعة لعدة أسواق مغطاة ، القلب النابض للعاصمة تزخر بسكانها الدائبي الحركة ، كانت المدينة روح البلاد ومركز اشعاعها الاقتصادي والاجتماعي والثقافي وحتى السياسي ...

ثم تطور كل شيء في المدينة العتيقة حتى ما عاد سكانها الأصليون يقبلون بمواصلة الاستقرار فيها ، لعدم تلاؤمها مع حاجياتهم الجديدة فغادروها وهم الميسورون إلى الضواحي القريبة بحثا عن الهدوء والهواء النقي ، عندها فقط تحولت المدينة العتيقة إلى ركن من أركان المدينة الكبيرة يجمع المتواضع من الناس ويحفظ القديم من الأشياء ، فكانت بها الطبقة الشعبية الكادحة وكانت بها مختلف الصناعات التقليدية التي تسير نحو الاندثار بحكم تطور الحياة في الاحياء العصرية والبناءات الجديدة المتعالية .

وكنتيجةلمغادرة السكان الأصليين للمدينة العتيقة وتعويضهم بنازحين من الريف ذوي الدخل الضعيف برزت إلى الوجود ظاهرة (الوكالة) وهو اصطلاح يطلق على المنزل الكبير الذي كان يسكنه الميسور والذي تم ايجاره إلى ضعفاء الحال بحساب غرفة لكل عائلة ولقد زادت هذه الظاهرة تفشيا داخل المدينة بسبب الاقبال المتزايد على هذا النوع من السكن نظرا لأن سوق المساكن الجديدة لا تستطيع توفير محلات بأثمان كرائية محدودة .

ولقد تعمد المالكون الأصليون لها (الوكالات) في كثير من الأحيان ادخال تغييرات متنوعة على هذه البناءات هدفها تحقيق الاستغلال الأقصى لها ، من ذلك مثلا تقسيم الغرفة الكبيرة إلى غرفتين وبناء أدوار ثانوية ، مما جعل الكثافة السكنية تزداد فنتج عنها :
تدهور سريع في رصيد المدينة العتيقة من البناءات التي أصبح الكثير منها متداعية للسقوط ، اتلاف الطابع المعماري الأصيل لهذه البناءات .

واضافة لكل هذا فلقد شهدت الأسواق التقليدية للمدينة انحسارا في معاملاتها مما أدى بأنواع من الحرفيين بغلق محلاتهم واستبدالها بأنشطة حرفية غالبا ما تكون ملوثة ومحدثة للضجيج أو باستعمالها كمخازن لعدة أنواع من البضائع .

وبطبيعة الحال فان ترك بعض المحلات بدون تعهد من ناحية ودخول بعض الأنشطة الملوثة إلى محلات غير معدة لها في الأصل انجر عنه تدهور في حالة البناءات والأسواق ، فكانت الحالة المفزعة التي عليها هيئة الاحياء والمساكن في المدينة العتيقة .

كيف جابهت السلط المعنية هذه الأوضاع داخل المدينة العتيقة وما هو أهم ركائز سياسة التخطيط العمراني لهذه المنطقة من العاصمة ؟

٢ – أهم التوجهات العمرانية لمعالجة أوضاع المدينة العتيقة :

لقد برزت عناية الدولة التونسية بالمدينة العتيقة منذ الاستقلال وذلك لشعورها بضرورة المحافظة على الثروة المعمارية الاسلامية للمدينة العتيقة وضرورة الابقاء على بعض الأنشطة والحرف وذلك لمساهمتها الفعالة في تنشيط الاقتصاد الوطني ، وتجسيدا لهذا التوجه فلقد بعثت إلى الوجود جمعية صيانة المدينة التي كانت أوكلت اليها بلدية تونس مهمة اعداد مثال تهيئة تفصيلي للمدينة الذي أصبح اليوم الاطار القانوني لسائر العمليات والتدخلات العمرانية بعد أن برزت في شأنه نصوص قانونية ملائمة تعتمد في العقارات الكائنة بالمدينة العتيقة . التفريق بين المجال العلمي الذي يجسم في تلك النشاطات التجارية والصناعية والثقافية المختلفة المتواجدة بالانهج والممرات المتشابكة وبين المجال الخاص المتجسم في تجمع المساكن حول طرقات داخلية مخصصة للمرور ومحجرة على الأنشطة الصناعية والتجارية .

ولقد ركزت بلدية تونس سياستها في ميدان التهيئة العمرانية للمدينة العتيقة على مبدأ ترميم وتهذيب كل البناءات القادرة على الصمود سنوات عديدة أخرى دون المساس من هيكلته العامة في البناء وعلى مبدأ التجديد بالنسبة للبناءات المتداعية مع احترام الطابع الهندسي المعماري العربي الاسلامي في البناءات المزمع انجازها حديثا .

وفي هذا الصدد نستعرض على سبيل المثال لا الحصر بعض المشاريع التي هي في طور الانجاز أو المزمع انجازها داخل المدينة العتيقة :

أ - مشروع تهيئة الحفصيــــة :

يشتمل محيط التدخل العقاري للحفصية على ١٣ هكتار وقد تم اعداد مثال تهيئة تفصيلي للمنطقة يشتمل على البرنامج التالي :

١ - اصلاح وتجديد الطرقات والشبكات المختلفة داخل محيط التدخل العقاري :

- التطهير (المياه المستعملة وماء الأمطار) .
- مد وربط قنوات الماء الصالح للشراب .
- توزيع وتحسين شبكة الكهرباء .
- توزيع الغاز .
- مد طرقات جديدة وتصليح الطرقات الموجودة .

٢ - تهذيب البناءات الموجودة :

- تهذيب ٦٥٠٠ م^{٢} من البناءات – ٦٠٠ مسكن و ١٩٢ نقطة تجارية .

٣ - بناءات جديدة : ٥٤٦٨٨ م^{٢} موزعة كما يلي :

- سكن : ٣٥٧٧٥ م^{٢} (٤٠٠ مسكن) .
- تجارة : ٥١٢٩ م^{٢} (١٢٦ دكانا وسوق للملابس القديمة) .
- مكاتب : ٥٠٣٠ م^{٢} (١٠٥ مكاتب) .
- نزل : ٣٠٨٩ م^{٢} (١٧٠ سريرا) .
- تجهيزات عمومية : ٢٤٦ م^{٢} (مستوصف – مكتب بريد – روضة للأطفال ونادى شباب) .

٤ – **التقديرات المالية للمشـروع :**

- تسوية الوضع العقاري : ١٤٦٥٠٠ دينار
- البنيـــة الأساسيـــة : ١٥٥٥٠٠٠ دينار
- الربط بالشبكات المختلفة : ٢٣٤٠٠٠ دينار
- التهـــذيـــب : ١٧٦١٠٠٠ دينار
- مساكـن إجتماعيـة : ٢٣٢٧٠٠٠ دينار
- مساكن تنجز من طرف الباعثين العقاريين : ٦٠٦٥٠٠٠ دينار

ويندرج مشروع الحفصية ضمن المشروع العمراني الثالث الممول من طرف الحكومة التونسية بنسبة ٥٥٪ وبقرض من البنك العالمي ، وقد أوكلت بلدية تونس عملية انجاز هذا المشروع إلى وكالة التجديد والتهذيب العمراني وهي المؤسسة التي بعثتها وزارة التجهيز والاسكان لتكون أداة لتنفيذ مثل هذه العمليات بكامل التراب التونسي .

ولقد انطلق هذا المشروع سنة ١٩٨٤ لينتهي سنة ١٩٨٦ بحول الله على أنه لا بد لنا من الاشارة ونحن نتحدث عن مشروع الحفصية الى التوجه العام الذي اعتمدته بلدية تونس عند اعداد التركيبة التشريعية والمالية للمشروع ، هذا التوجه الذي يقول بأن على أصحاب البناءات الجديدة تحمل مصاريف التهيئة وتمويل صندوق خاص لتهذيب المناطق المحيطة بعملية التجديد أولا ثم داخل حدود المدينة العتيقة ثانيا .

ب – **مشروع تهيئة بـاب سعدون :**

ان عملية تهيئة باب سعدون تمسح ٦ر١ هكتار وقد تم اعداد مثال تهيئة تفصيلي للمنطقة في سنة ١٩٨١ وهو يحتوي على البرنامج التالي :

- السكـــن : ١٠٥٠٠ م٢ ٩٠ مسكنا
- المكاتـب : ١١٨٠٠ م٢ ١٢٠ مكتبا
- التجـارة : ٢٨٠٠ م٢
- التجهيزات العمومية : ٧٠٠ م٢

لقد شرع في تنفيذ هذا المشروع بتمويل تونسي بحت وعهدت بلدية تونس إلى وكالة التجديد والتهذيب العمراني مهمة انجاز اشغال التهيئة وكفلت الشركة العقارية للبلاد التونسية بانجاز البناءات المبرمجة .

أما عن تقدم هذا المشروع فنشير إلى أنه تم في بداية هذه السنة تدشين القسط الأول منه والشروع في انجاز القسط الثاني .

ج – **مشـــروع (الوكـــالات) :**

وجه آخر من وجوه سياسة البلدية في صيانة المدينة العتيقة بمثلها ، اعتناؤها بالبناءات الجماعية (الوكالات) وترمي هذه السياسة إلى التخفيف من الكثافة السكانية داخل الوكالة الواحدة مع تهذيبها واعتماد مقياس غرفتين ومطبخ ودورة للماء للعائلة الواحدة ، ولهذا الغرض فقد شرعت بلدية تونس بالتعاون مع وكالة التجديد والتهذيب العمراني وجمعية صيانة المدينة ، في اعداد دراسة للغرض كشفت نتائجها الأولية ان عدد الوكالات بالمدينة العتيقة وأرباضها تقارب ٨٠٠ وكالة وان نسبة معدل المساحة المسكونة من طرف العائلة الواحدة هي قرابة ٥ر٢٦ م٢ ومعدل عدد الأشخاص للغرفة الواحدة وهو ٣ ، أما عن التجهيزات بالوكالة فهناك ٥٨٪ من العائلات القاطنة ليس لها مطبخ و ٧٠٪ تستعمل دورة ماء مشترك و ٢٣٪ ليس بها ماء .

ونظرا للحالة السيئة التي عليها (الوكالات) فقد طلبت السلطة المعنية من الفريق المكلف بالدراسة بالاسراع في انهائها واقتراح حلول وجدول في أولويات التدخل .

وأخيرا لابد لنا أن نشير إلى توجه هام في سياسة البلدية لصيانة المدينة العتيقة ألا وهو اعادة احياء الأسواق القديمة لاعادة إنعاش بعض الحرف التقليدية وذلك ايمانا منها بأن اعادة توظيف المدينة هو وحده الكفيل بصيانتها والمحافظة عليها .

تطور النسيج العمراني وتكثفه في المدينة الحديثة :

١) – **خاصيـــات هذا التطور :**

ان كشفا سريعا للمناطق المركزية للمدينة يوضح لنا أهم خاصيات النمو الحضري الا وهي :

- اكتظاظ سكنى بالمنطقة المركزية المنحصرة بين بحيرتين ، بحيرة تونس وبحيرة السيجومي ، والمستغلة في جزء منها من طرف تجهيزات كبيرة مثل الميناء – محطة الأرتال والسوق المركزية ، كما تتجمع بهذه المنطقة أهم الأنشطة التجارية والخدمات التي شهدت تطورا كبيرا على حساب المساكن .
- تجمع الأنشطة الصناعية في جنوب المدينة الحديثة .

- عدم تناسق في التوزيع الجغرافي لأماكن العمل وأماكن الاقامة وما يتبعه من مشاكل في ميدان التنقل .
- صعوبة الدخول إلى المدينة الحديثة لقلة الطرقات وازدحامها .
- اضطراب لوظيفة العبور لبعض المسالك الرئيسية باعطائها وظائف ثانوية (وقوف سيارات – مداخل مباشرة إلى المحلات الخاصة .
- حركة مرور جد صعبة .
- تلوث المحيط في ازدياد .

٢) – التوجهات العمرانية لبلدية تونس في مجابهة هذه المشاكل :

أ) مثال التهيئة العمرانيـة :

ان التوجه العمراني الرئيسي للبلدية يطمح أساسا إلى التخفيف من الاكتظاظ بالمنطقة المركزية ولتجسيم هذا التوجه قامت البلدية باعداد مثال تهيئة عمراني أولت فيه المنطقة المركزية عناية خاصة برزت في تلك الترتيبات القانونية للبناء المصاحبة للمثال والتي كانت في جملتها تحث الباعثين العقاريين على الكف من إنجاز مشاريع المكاتب والأنشطة التجارية داخل المنطقة المركزية وتشجيعهم بدل ذلك على إنجاز المشاريع السكنية ، وعلى سبيل المثال نذكر هذه الترتيبات :

- وجوب تخصيص موقف للسيارات عن كل ٣٠ م^{٢} معدة للمكاتب وعن كل ١٥ م^{٢} معدة للتجارة بينما لا يشترط سوى موقف واحد عن كل مسكن (١٠٠ – ١٥٠ م^{٢}) .
- تحديد ضارب تفضيلي لاستغلال الأرض بالنسبة لبناء المساكن .

ب) ميـدان النقـل :

ان الاختيار العام ركز على الاعتناء بالنقل العمومي ودعمه حتى يخفف من الضغط والاكتظاظ الذي تسببه وسائل النقل الخاصة داخل المدينة ، وتجسيدا لهذا الاختيار شرع منذ سنوات في انجاز شبكة الرتل الخفيف الذي سيربط المدينة بضاحية بن عروس جنوبا ، وبضاحية اريانة شمالا وضاحية الداندان ، باردو ، حي التحرير وحي بن خلدون غربا ، مرورا بالمنطقة المركزية للمدينة .

ولقد بُدىء منذ شهر أكتوبر المنصرم في استغلال الخط الجنوبي وكتدعيم لهذا التوجه أقرت بلدية تونس مشروعا لبناء مأوى ذي طوابق للسيارات في مداخل المدينة وكونت للغرض شركة لانجاز واستغلال هذه المآوي .

ج) التفكيك الصناعـي :

في نطاق الاهتمامات القومية بتحسين المحيط العمراني للعاصمة بمقاومة التلوث والحد من الأضرار الناجمة عن تمركز بعض الصناعات بالمدينة قامت بلدية تونس مع بقية الأطراف المهتمة بهذا القطاع (وزارة الاقتصاد – اقليم تونس – الوكالة العقارية الصناعية ووكالة الاستثمارات الصناعية) ، باقرار عملية التفكيك الصناعي التي ترمي إلى نقل الصناعات الملوثة والمحدثة للضجيج والاكتظاظ إلى مناطق صناعية مخصصة لمثل هذه الأنشطة ، وقد تكونت لجنة من الفنيين التابعين للمؤسسات المعنية عهد اليها بتشخيص الوحدات الصناعية التي يجب نقلها من داخل النسيج العمراني المركزي ولقد أعدت هذه اللجنة دراسة ضبطت فيها قائمة أولية للمؤسسات التي ستشملها عملية التفكيك الصناعي ، وتم أخذ قرار في نقلها من طرف السيد وزير الاقتصاد الوطني ، غير أن العملية لم تسجل في بدايتها عند التطبيق التقدم المرجو وبرزت على الساحة بعض النقائص ترجع أساسا إلى كثرة عدد المتداخلين في العملية وعدم وجود منسق يسهر على تنفيذها ومتابعتها .

ولتلافي هذه النقائص قرر المجلس الأعلى للاقليم في دورته سنة ١٩٨٥ بتكليف بلدية تونس بمهمة المتابعة والتنفيذ .

د) عمليات التجديـد العمراني :

ان الهدف من عمليات التجديد العمراني هو احياء المناطق المعنية من الناحية العمرانية وادماجها في المدينة وذلك باعادة النظر في كيفية استعمال واستغلال الأرض حتى تستجيب أكثر لحاجيات المدينة من هذه العمليات نذكر :

مشروع تهيئة منطقة محمد الخامس :

تمسح منطقة محمد الخامس حوالي ٢٦ هكتارا ، وقد تم اعداد مثال تهيئة تفصيلي للمنطقة سنة ١٩٧٩ ، وفوضت بلدية تونس إلى الشركة ذات الاقتصاد المشترك لتهيئة تونس ، انجاز هذه العملية التي بعثت للاستجابة إلى متطلبات المؤسسات الاقتصادية التي تشتمل خاصة على تخصيص مساحات كبيرة لبناء المكاتب والأنشطة التجارية وبعض التجهيزات العمومية ولتطوير الحيوية العمرانية بالمنطقة وقعت مراجعة مثال التهيئة سنة ١٩٨١ ليسمح بقيام أنشطة السياحة والنزل .

مشروع تهيئة ضفاف البحيرة :

- يهدف أساسا إلى :
- المحافظة على المناطق الفلاحية باقليم تونس .

- الحد من البناء الفوضوي وذلك بخلق ٤ مناطق عمرانية جديدة .
- توسيع المحيط العمراني لبلدية حلق الوادي .
- خلق مناطق صناعية جديدة غير ملوثة .
- تطهير مياه البحيرة .

ويعتبر هذا المشروع من أضخم المشاريع العمرانية التي عرفتها تونس ، ويحتوي البرنامج المزمع انجازه في هذه المنطقة زيادة على الأنشطة السياحية والترفيهية والتجارية على بناء مساكن تتسع لحوالي ٣٥٠ر٠٠٠ نسمة ، ولقد انطلقت أعمال التطهير وتم اعداد مثال التهيئة التفصيلي للمنطقة ، وسيتم انجاز هذا المشروع بتمويل تونسي سعودي .

مشروع صقلية الصغرى :

تمسح هذه المنطقة ١٧ هكتارا وهي تشتمل على :
- مباني معظمها في حالة غير مرضية .
- طرقات ضيقة .
- أنشطة حرفية لها علاقة بصيانة واصلاح السيارات .
- مخازن متنوعة الاستعمال وكثيرة العدد .

وقد تم اعداد مثال تهيئة تفصيلي يرمي أساسا إلى ادماجها في محيطها المركزي وذلك بوضع ترتيبات عمرانية تهدف إلى توسيع الطرقات وإدخال التجهيزات العمومية الضرورية للمنطقة كما تهدف إلى اعطاء المزيد من الجدوى في استغلال الأرض .

على أننا بعد استعراضنا السريع لبعض هذه المشاريع بالمدينة الحديثة يمكن أن نبدي الملاحظات التالية :
- ان هذه المشاريع وان بدت ضرورية لتجديد النسيج العمراني لوسط المدينة فهي تتناقض مع طاقة الاستيعاب المحدودة للطرقات وكذلك مع الاتجاهات الرسمية للسياسة العمرانية التي ترمي أساسا إلى التخفيف من الاكتظاظ بالمدينة الحديثة .
- ان هذه العمليات العمرانية يمكن أن ينجر عنها نتائج سلبية على التوازن العمراني العام داخل المنطقة المركزية للعاصمة .

الاحيــاء العفويــة :

١ - التوسع الترابي للمدينة عن طريق الاحياء العفوية :

ان الزحف العمراني الفوضوي كثيرا ما يكون على حساب الثروة الفلاحية والحزام الأخضر المحيط بالمدينة حيث تجري عمليات عقارية تتحول بها الأرض الفلاحية عن صبغتها الأصلية مما يؤدي إلى توسع المدينة بصورة عشوائية تنال من توازن التخطيط العمراني ومن سلامة الحياة الجماعية .

فظهرت في أطراف المدينة مناطق سكنية غير قانونية مقامة على أراضي مهيأة تقيم عليها وبكثافة كبيرة فئات اجتماعية ذات دخل ضعيف تمثل ٣٠٪ من مجموع السكان الحضر للمدينة .

على أنه لا بد لنا من الاشارة إلى ضرورة التفريق بين صنفين من الأحياء العفوية :
- الاحياء العفوية الجديدة والمنتصبة في أطراف المدينة .
- والاحياء العفوية الجديدة والمنتصبة في الضواحي .

أ) الاحياء العفو ية القديمة : (حي السيدة المنوبية - جبل الأحمر - الملاسن)

هي أحياء في حجم كبير ومتوسط ظهرت في نهاية الثلاثينات ، وبداية الاربعينات وسميت بالاحياء (القزدرية) كل سكانها نازحين من الريف .

أهــم خاصياتــها :
- أراضي غير صالحة للبناء ومهملة من طرف العمليات العمرانية .
- استيلاء غير قانوني على الأراضي سواء كانت ملكا عاما أو ملكا خاصا .
- مساكن عتيقة على قطع صغيرة يغلب عليها الطابع المعماري للمدينة العتيقة وارباضها .
- أنهج وممرات ضيقة وملتوية .
- غياب جل التجهيزات العمومية وجل المرافق الأساسية .

البنــاء الذاتــي :

أي أن عملية البناء تكون ناتجة عن مبادرة فردية (الساكن نفسه يقوم بالاشغال) وعادة ما يقع هذا البناء بصفة تدريجية تمشيا مع احتياجات وامكانيات العائلات المتساكنة .

ب) الاحياء العفوية الجديدة – خاصياتها :
– خلافا لما هو مشاع من أن الاحياء العفوية كلها مسكونة من طرف النازحين من الريف فان الاحياء التلقائية الجديدة معمرة بالحضر جاؤوها من المدينة العتيقة أو من الأحياء التلقائية القديمة ليصبحوا مالكين للأرض والمسكن .
لقد أثبتت دراسة ميدانية قام بها اقليم تونس وشملت ٨٠٠٠ عائلة أن ٧٥٪ من سكان الاحياء العفوية الجديدة جاؤوها من أحياء شعبية قريبة لوسط العاصمة .
الأراضي المقامة عليها البناءات يقع اقتناؤها من مالكين يقومون بتقسيمها بصفة غير قانونية وبيعها دون انجاز أشغال التهيئة .
– خلافا لما هو عليه في الاحياء العفوية القديمة فان مواد البناء في الاحياء العفوية الجديدة متنوعة : اسمنت آجر – اسمنت مقوى – حجارة ،،،،
– البناء يكون ذاتيا وعلى مراحل تمتد إلى ٥ أو ٦ سنوات أحيانا .

٢ – التهذيب – سياسة سكنية جديدة في تونس :
لقد خصصت السنوات الأولى من الاستقلال لتحسين الحالة الاقتصادية للبلاد ثم وجهت عناية كبرى لايجاد البرامج السكنية مع نية ازالة الاحياء العفوية غير أنه أمام أزمة السكن الحادة التي عرفتها العاصمة ، أجريت في هذه الأحياء بحوث أولية أثبتت أن هذه المناطق يسكنها عدد كبير من المواطنين وان كثيرا من المساكن بها على حالة مرضية رغم افتقارها للتجهيزات الأساسية .
فتغير الموقف واتجهت النية إلى تحسين ظروف العيش في الاحياء العفوية وبرزت فكرة التهذيب العمراني التي أصبحت اليوم ركنا من أركان السياسة السكنية بالبلاد ، ومنذ سنة ١٩٧٥ انكبت بلدية تونس على تهذيب احياء السيدة المنوبية والجبل الأحمر وذلك في نطاق المشروع العمراني الثاني باعانة مالية من البنك الدولي للبناء والتعمير ، ثم جاء مشروع تهذيب الملاسين .
وتمسح هذه الأحياء ٣٠٠ هكتار ويسكنها حوالي ٢٠٠ر٠٠٠ نسمة وهو ما يمثل ربع سكان تونس الكبرى .
وبعد اتمام الدراسات من طرف مكاتب مختصة والتي تطرقت إلى جميع عناصر الموضوع انطلقت أشغال التهذيب تحت اشراف مهندسين تابعين لادارة أشغال المدينة .

أهـداف عمليــة التهذيــب :
أ) تثبيت السكان بأماكنهم – حيث وقع الاعتماد على ثلاثة اتجاهات أساسية في هذا الغرض :
– تقنين الوضع العقاري للمتساكنين (المنتصبين) واقراره شرعيا بوضع طريقة للتدرج إلى الملكية .
– تحاشي التهديم أكثر ما يمكن بالاعتماد على دراسات ميدانية دقيقة مكنت من ادماج وترتيب المساحات اللازمة لشق الطريق وتركيز التجهيزات الضرورية في أحسن الظروف مع تحاشي الاعتماد على تهديم المساكن المتواجدة والعمل على اعادة تسكين العائلات التي تمسها عمليات التهديم أو التخفيف من الاكتظاظ على عين المكان أو باماكن مجاورة بنفس المنطقة بواسطة مساكن بنيت لهذا الغرض .
– ربط مستوى التحسين العام للمنطقة بالمستوى العادي للمنتفعين بالعملية .

ب) تجهيز وتطهير الاحياء :
– التجهيزات الاجتماعية ، تفتقر هذه الاحياء إلى التجهيزات الاجتماعية فيجب اذا العمل على سد النقص باعتماد مقاييس ضبطت أثناء الدراسات لتقريب مستوى الخدمات من معدل المستوى العام للمدن والأحياء الأخرى .
– تجهيز الاحياء المعنية بالطرقات والشبكات الضرورية هو أحد أهم أهداف المشروع حيث وقع ربط هذه المناطق بالمدينة بواسطة شبكات من الطرق الأولية وربط الاحياء الصغرى بهذه المناطق ببعضها بواسطة شبكات من الطرق الثانوية .
كما تم تجهيز هذه الاحياء بشبكات المياه الصالحة للشراب وشبكات التطهير ومياه الأمطار وشبكات الكهرباء والتنوير العمومي .

ج) استرجــاع الأمـــوال المرصـــودة :
من أهم أهداف عمليات التهذيب هو عدم الاعتماد على الاعانات المالية غير المسترجعة اذ أن عملية التهذيب يجب أن تتكرر باحياء أخرى ، ويجب أن تعتمد على تمويل ذاتي مصدره الأموال المسترجعة .
فإذا كانت الشكبات الأولية تحمل على كاهل المجموعة بواسطة الوزارات والمصالح المعنية مثل ما هو الشأن بالنسبة لبقية المشاريع في الاحياء الأخرى ، فمن الطبيعي أن يتحمل سكان هذه الأحياء بقية التجهيزات الثانوية .
ونظرا لضعف المستوى العادي للسكان وعدم قدرتهم على تحمل هذه الأعباء دفعة واحدة وقع الاعتماد على الطريقة التالية :
– تسخير الاعتمادات الكافية للانطلاق المشروع دون الاعتماد على الدعم المادي الفردي في البداية في قالب قروض من الدولة ومؤسسات مالية دولية وهي الوكالة العالمية للتنمية والبنك العالمي والحكومة الهولندية وحسب شروط مرنة وطويلة المدى .
– دراسة مستوى الخدمات حتى يكون ملائما لمستوى الاستخلاص الشهري للمنتفعين .

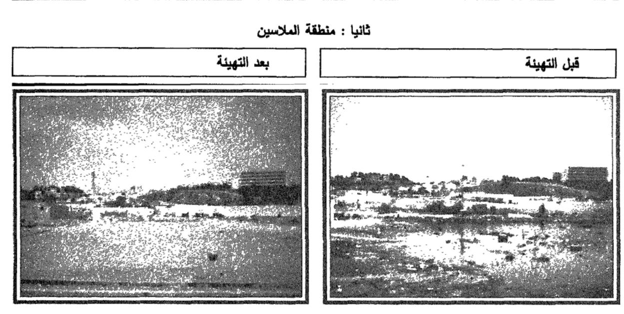
– وضع هيكل تنظيمي ومالي بالتعاون مع الصندوق القومي للسكن ومهمته استرجاع الأموال المصروفة في شكل مساهمات شهرية من طرف المنتفعين وتكون هذه العملية مرتبطة بعملية تسوية وضعيتهم العقارية .

شكل (١) صور نموذجية لأحياء السيدة المنوبية والملاسين والجبل الاحمر قبل وبعد أشغال التهيئة

أولا : منطقة السيدة المنوبية

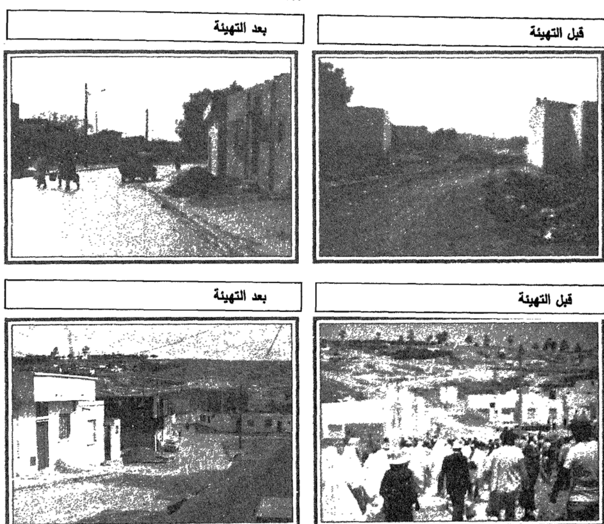


ثانيا : منطقة الملاسين





ثالثا : منطقة جبل الأحمر



آفاق تعديل التطور العمراني الحضري بمدينة تونس :

ان التوجهات العمرانية التي استعرضناها طوال بحثنا هذا والتي اعتمدتها بلدية تونس نجحت إلى حد ما في فض التناقضات وحل بعض المشاكل المنجرة عن النمو العمراني ، ويرجع ذلك حسب رأينا إلى عدة أسباب منها خاصة :

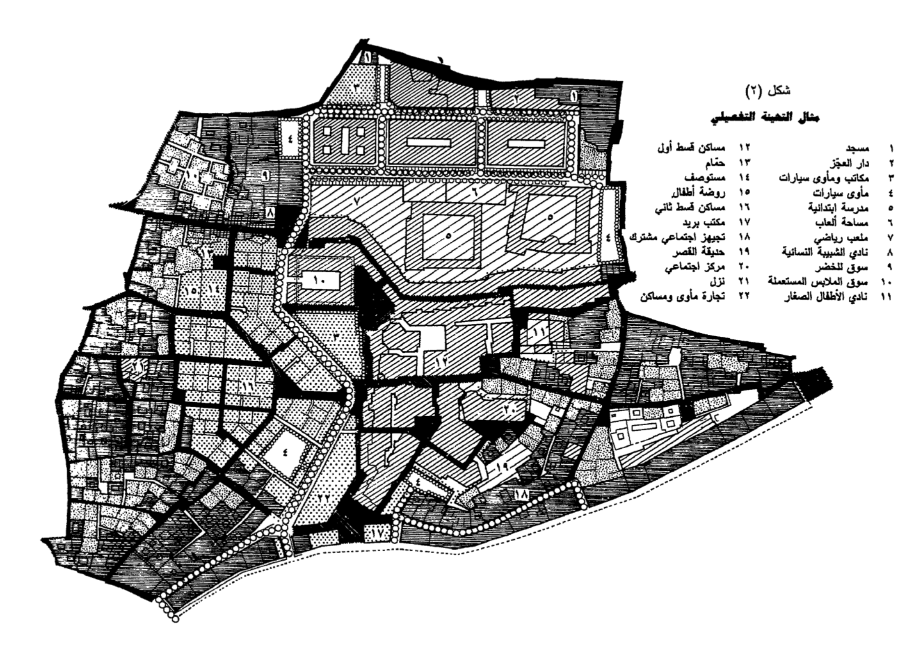
- عدم التحكم في الميدان العقاري .
- عدم وجود تنسيق بين سياسة البلدية العمرانية والسياسات القطاعية لبعض الشركات القومية للتجهيز .
- عدم احكام عمليات التجديد العمراني .

١) عدم التحكم في الميدان العقاري :

ان عدد الاحياء الفوضوية التي أقيمت على حساب المناطق الفلاحية والتي خالفت كل قوانين أمثلة التهيئة تعبر بوضوح عن مدى الضغط العقاري الذي تشهده مدينة تونس حيث تجري عمليات عقارية تتحول بها الأرض الفلاحية عن صيغتها الأصلية بعد أن يقع تقسيمها بصفة غير قانونية وبيعها من طرف مالكيها دون علم السلطة البلدية بذلك .

شكل (٢)

مثال التهيئة التفصيلي



وبما أن التحكم في مراقبة هذه الأراضي يعد شرطا أساسيا للتحكم في النمو العمراني الحضري فاننا نرى وجوب :
– الرجوع إلى رخصة الوالي : وهي وثيقة ادارية يلجأ اليها عند البيع والشراء للعقارات وتسلم من والي الجهة بعد استشارة البلدية المعنية بالأمر .
وهذا الاجراء كان معمولا به سابقا .
– إحداث شهادة عمرانية تسلمها البلدية وتتضمن عدة معلومات عن القطعة التي يراد بيعها أو شراؤها ومن أهم هذه المعلومات : صبغة استعمال الأرض ، الترتيبات العمرانية التي تخضع اليها شروط نقل الملكية (وضع العقارات على الشياع أم لا) .

٢) عدم وجود تنسيق بين السياسة العمرانية للمدينة والسياسات القطاعية لبعض الشركات القومية للتجهيز) :

ان قيام هذه الشركات مثل الشركة القومية للكهرباء والغاز والشركة القومية لاستغلال وتوزيع المياه يربط التقاسيم غير القانونية بشبكاتها بمجرد طلب ذلك من طرف المنتفعين شجع على تفشي ظاهرة التقاسيم الفوضوية على حساب المناطق الخضراء والمناطق الفلاحية .

ولتلافي هذه الأخطاء في الميدان العمراني يجب على هذه الشركات أن تسعى إلى تنسيق أعمالها مع السياسة العمرانية للمدينة وتكف بذلك عن مد شبكاتها في التقاسيم التي تخالف الترتيبات العمرانية لمثال تهيئة المدينة .

٣) عدم احكام عمليات التجديد العمراني :

وان أهم الصعوبات التي تعترض قيام عملية تجديد عمراني تنتج أساسا عن نظرية طرقها والتي تجعل مصالح المدينة متضاربة مع مصالح المالكين زيادة على ما تتطلبه من امكانيات مالية هامة .

أ) تضارب مصالح المدينة مع مصالح المالكين العقاريين :

ان احياء منطقة حضرية بمحاولة الاكتفاء بتلبية حاجيات المدينة يقودنا حتما إلى تناسي الوضع العقاري الموجود بالمنطقة وبالتالي المالكين العقاريين الشيء الذي يستوجب اذا أردنا ترغيبهم في العملية أن نهتم بعدالة توزيع قيم الأراضي الناتجة عن كيفية استغلال التراب من ناحية ومن تمكينهم من بعض الضمانات من ناحية أخرى .

ب) أهميـة التمويـلات :

ان دور الادارة في انجاز عملية التجديد العمراني يتمثل في الحرص على اخلاء الأراضي وإنجاز التجهيزات الأساسية وبعث برامج اعادة البناء عن طريق شتى المؤسسات والباعثين العقاريين على أن عدم وجود صيغ مدققة لكيفية انجاز تلك العمليات بتشريك المالكين العقاريين والمستغلين يجعل الحاجة للتمويلات ضخمة جدا فيصبح انجازها صعبا للغاية ، ولاجتياز هذه الصعوبات وتيسير عمليات التجديد العمراني يجب اقرار الاجراءات التالية :
– إعطاء ضمانات قانونية للمستغلين والمالكين العقاريين تتمثل في :
الاولية لشراء محل تجاري في منطقة المشروع بالنسبة لأصحاب المهن والتجار الذين يباشرون عملهم بمحلات وقع شراؤها أو انتزاعها لفائدة المشروع .
– حق البناء : وهو حق يمنح للمالكين العقاريين للمشاركة في أحد برامج اعادة البناء ويكون حقهم في المشاركة مناسبا لأهمية ممتلكاتهم وحق البناء هذا من شأنه أن يسهل استثمار البناءات ويضمن مشاركة صغار المالكين العقاريين .
– التسهيلات الجبائية : بما أن عمليات التجديد العمراني تشتمل على بعض الجوانب السلبية (مثل التهديمات وتعدد نقل الملكية) فانه من الضروري تمكين المؤسسات المكلفة بالانجاز من بعض الاعفاءات الجبائية خاصة فيما يتعلق بنقل الملكية وذلك قصد التخفيف من كلفة العملية .

مشكلة النقل في المدينة العربية والبحث عن حلول
دراسة عن مدينة قسنطينة

سليمان محمد مكفس

تطرح المدن بتوسعها المستمر مجموعة من المشاكل المعقدة ومن ضمنها مشكلة النقل ، ذلك ان تزايد عدد السكان في المدينة يؤدي إلى تزايد الطلب على الأراضي لاستعمالها في أغراض السكن والخدمات المختلفة ، ويترتب عن ذلك توسع في كتلة المدينة ، ينتج ازدياد في التباعد بين أماكن السكن من جهة ، وأماكن الشغل وكذا مراكز الخدمات المختلفة التي تميل للتركز في قلب المدينة من جهة أخرى .

ويحتم هذا على السكان أداء تنقلات ـ بهدف الوصول إلى مراكز الشغل والخدمات العامة ـ تتزايد أطوالها وأحجامها طرديا مع امتداد النمو العمراني ، مما يفضي إلى ظهور حاجة ماسة لاستعمال وسائل نقل سريعة ورخيصة الكلفة تسمح للسكان بأداء تنقلاتهم اليومية دون مشقة وأهدار للوقت .

ويستتبع ذلك بروز الحاجة إلى توفير شبكة من الطرق مؤهلة لاستيعاب حجم التنقلات التي يؤديها سكان المدينة ، وهي حاجة لا تقل شأنا عن الحاجة إلى تأمين الماء والكهرباء والهاتف والمجاري العامة .. في المدينة .

وتعد مشكلة النقل في مدن البلدان العربية ـ كجزء من العالم الثالث ـ أكثر تعقداً ، والوقت الضائع في التنقل فيها أكثر هدراً ، وذلك بسبب كثافة العوائق التي تعترض الرغبة في حل هذه المشكلة على مستوى التخطيط والتطبيق معا .

فعلى المستوى الأول نجد أن التخطيط للنقل الحضري في البلدان العربية يعتمد على معطيات فقيرة لا تتمتع بمستوى من الدقة يجعلها في مستوى المعطيات في البلدان المتقدمة ، اذ من الصعب مثلا الحصول على جرد مفصل للرحلات ، كما من غير الممكن معرفة الاستعمال الحقيقي للشبكة ، حيث غالبا ما نجد مجموعة عوائق تقنية وثقافية وسياسية تضعف من أهمية النتائج ، كما تضعف من أهمية الاعتماد عليها في التطبيق ، وهي ظاهرة لها امتدادها في معظم البلدان السائرة في طريق النمو .

أما على مستوى التطبيق فإن المشكلة تكمن في عدم وضوح الرؤيا لما يجب عمله في ظل غياب التخطيط أو ضعفه . كما أن المشاريع المبرمجة لا ينجز منها إلا القليل ، وكثيراً ما يؤجل انجازها ، أو يغير محتواها ، لأسباب مالية أو تقنية أو لسوء التصرف .

وفي ظل هذا تعيش العديد من مدننا الكبرى ـ خاصة القديمة منها ـ أزمة نقل تتباين حدتها حسب الظروف الخاصة بكل مدينة .

وكمثال يلخص هذا البحث المتواضع أسباب مشكلة النقل في إحدى مدننا العربية ، ويقدم في نفس الوقت مجموعة من الحلول في شكل توجيهات مدروسة من ناحية مدى فعاليتها وانسجامها مع طبيعة خصائص المدينة ، وكذا من ناحية مدى سهولة تطبيقها وتكاليف انجازها .

والمدينة المثال هي مدينة قسنطينة ، أقدم مدن القطر الجزائري ، وثالث مدينة من حيث الحجم (حوالي ٠,٥ مليون ساكن) ، تقع في الشرق الجزائري على بعد ٥٠٠ كلم من عاصمة البلاد ، وتحتل موضعا جبليا معقداً أقل قابلية للتعمير .

أ ـ أسباب مشكلة النقل في مدينة قسنطينة :

تعد مشكلة النقل في مدينة قسنطينة إحدى المشكلات الحادة ، وهي ناجمة عن تظافر مجموعة من العوامل والأسباب التي يمكن تلخيص أهمها فيما يلي تسهيلا للتصور والدراسة :

١ ـ أهمية وحجم المدينة :

تتميز مدينة قسنطينة باحتلالها مكانة هامة على الصعيدين الاقليمي والوطني ، فهي مركز الولاية والدائرة وهي في نفس الوقت المركز الاداري والثقافي والصحي والاجتماعي والسياسي والاقتصادي والتجاري والعسكري للشرق الجزائري : وهذه الوظائف المتعددة

جعلت المدينة تعرف نمواً سكانياً معتبراً أهلها لأن تكون المدينة الثالثة حجماً بالقطر ، وهذا يعني ان حجم التنقلات المتولدة فيها غير قليل .

٢ ـ موقع المدينة :

تحتل مدينة قسنطينة موقعا هاما على الصعيد الاقليمي ، تشكل بموجبه عقدة للمواصلات تتلقى يوميا سيلا من السيارات المارة عبرها والمنتهية عندها ، وقد ترتب عن ذلك ان ازدادت مشكلة المرور فيها تضخما .

ذلك لأن المدينة لا تزال حتى الآن تفتقر إلى طرق محيطية أو طرق المحاذاة (ROUTES D'EVITEMENT) لتصريف المرور العابر دون استعماله للطرق الداخلية للمدينة . فالطرق التي أنجزت لهذا الغرض اجتاحها توسع المدينة فأصبحت طرقا داخلية تستعمل ـ في آن واحد ـ للمرور الداخلي والمرور العابر بما فيها وسائل النقل الثقيل ، مما أدى إلى خلق بؤر اختناق جديدة خارج مركز المدينة في الوقت الذي لا يزال ينظر فيه إلى فكرة انشاء طرق محاذاة جديدة لتصريف نشاط العبور بمنظر الاستحالة ، نظراً لكون المدينة محاطة بجملة من العوائق الطبوغرافية التي لا يمكن التغلب عليها الا بامكانيات مادية وتقنية معتبرة .

٣ ـ تأثير الموضع :

تحتل المدينة موضعا كثير الموانع والعقبات ، وسبب ذلك انها ظهرت في بداية نشأتها كمدينة دفاعية فوق صخرة عالية ، وقد عرفت عبر الزمن عمليات توسع هامة مجتازة عوائق الموضع المختلفة ، وقد ترتب عن هذا التوسع ظهور مجموعة من المشاكل منها :

- تعدد الجسور التي تشكل اليوم نقاط اختناق هامة للمرور .
- ظهور شبكة من الطرق متأثرة بخصائص الموضع ، وتتميز بضعف قدرتها في تصريف المرور .
- وصول الموضع الحالي إلى درجة التشبع النهائية ، اذ بعد التوسع على كل الأراضي القابلة للتعمير ، واصلت المدينة توسعها على أراضي يزيد ميلها عن ١٠٪ وهو الحد الأقصى بالنسبة لمد الطرق الرئيسية .
- بروز العديد من احياء البناء المخالف التي وطنت في أسوأ المواضع قابلية للبناء والتعمير تصعب اليوم عملية مدها بشبكة من الطرق وخدمتها بالنقل .

٤ ـ النمو غير المتوازن للمدينة :

يتميز نمو المدينة بعدم التوازن ما بين توزع السكان وتوزع الخدمات ، حيث أعطيت الأولوية لبناء المساكن مع تخلف بناءات الخدمات العامة ، وذلك بسبب عجز التنفيذ أمام تراكم المشاريع وخاصة منها السكنية . وقد ترتب عن هذه الوضعية تزايد في نسبة التنقلات في المدينة ، مما أدى إلى ارتفاع في الطلب على النقل والمرور .

٥ ـ تركز الطلب على النقل والمرور من حيث الاتجاه :

ان التركز الكثيف لمواطن الشغل والخدمات المختلفة في مركز المدينة قد جعلته يستقطب قسما هاما من التنقلات المتولدة في المدينة . وقد زاد من حدة هذا الاستقطاب التدني الواضح في مستوى تجهيز الاحياء السكنية بالخدمات الضرورية ، وعدم توفر المدينة على مراكز ثانوية تسمح بامتصاص قسط من التنقلات المتولدة ، وتخفف من كثافة تنقل الناس باتجاه المركز الرئيسي .

وفي ظل هذا ترتفع نسبة التنقلات التي تتم بين مختلف مناطق المدينة ومركزها إلى ٤١,٣٨٪ من جملة التنقلات المنتظمة ، وهي تتم بدافع مجموعة من الحوافز والأغراض التي لا يتيحها الا المركز ، وهذا ما يترجم ارتفاع الطلب على النقل باتجاه قلب المدينة ويعرض الطرق المؤدية له للتشبع بالمرور ، ويقود من خلال ذلك إلى انخفاض مردودية الخدمة بالنقل .

٦ ـ تركز الطلب على النقل والمرور من حيث الزمن :

تقود هذه الظاهرة ـ وبشكل مباشر ـ إلى حصول أربع قمم هامة للنقل والمرور ترتبط بأوقات معينة من النهار ، وهي متسببة أساسا عن تركز تنقلات الشغل المتزامنة مع تنقلات أخرى وبشدة في الزمن ، وخاصة خلال قمة الصباح والمساء منها ، حيث ما يزيد عن ٨٩٪ من العمال يبدأون عملهم ما بين الساعة ٨ و ٣٠ و ٨ ، وأكثر من ٨٠٪ ينهونه ما بين الساعة ١٨ و ٣٠ و ١٨ . وفي مثل هذه الساعات يتجلى بوضوح عجز الامكانيات المستخدمة في النقل ، كما يتجلى عجز شبكة الطرق في تصريف حركة المرور .

٧ ـ ضعف الخدمة بالنقل العام :

ان النقل العام لا يلعب الا دوراً محدوداً في المساهمة في الاستجابة للطلب على النقل والمرور بالمدينة ، بالرغم من قلة كلفة النقل التي تنجم عن استعماله ، وكذا نجاعته في تخفيف ضغط المرور على طرق المدينة خاصة في أوقات قمة الحركة ، قياساً على النقل الخاص الذي يتم بالسيارة .

لقد تبين من ضبط توزع تنقلات الناس حسب الوسيلة ، أن التنقلات المؤداة بالنقل العام لا تمثل سوى ٦,٣٥٪ من جملة التنقلات

المنتظمة ، وهذا يدل على أن دور النقل العام لا يزال دون المستوى المطلوب منه . ويرجع ذلك لعدة اسباب كالنقص الحاد في الوسائل المستخدمة بسبب استهلاك جزء منها من جهة ، وتعطيل جزء آخر بسبب عدم توفر قطع الغيار الكافية من جهة أخرى إلى جانب ضعف الامداد بحافلات جديدة تعوض المستهلك منها ... الخ .

ويؤدي هذا في كثير من الأحيان إلى حصول نقصان مفاجيء في عدد الحافلات المستخدمة ، ففي عام ١٩٨٠ مثلا انخفض عدد الحافلات المخصصة للنقل العام إلى ٢٢ حافلة وهو ما يمثل ٥٠٪ فقط من جملة عدد الحافلات التي استخدمت خلال عام ١٩٧٥ .

وعموما فإن عدد الحافلات المستخدمة في مرفق النقل العام لا يلبي حاجات السكان إلى النقل في مدينة قسنطينة ، ذلك لأن هذا العدد لا يسمح الا بتحقيق ٩٦٠ رحلة في اليوم على مستوى المدينة ، وهو ما يعادل رحلة في كل دقيقة ، ينقل بواسطتها ١٢٠ راكباً كمتوسط عام ، في حين أن حجم الطلب الكلي على النقل يقدر بـ ١١٦٥ متنقلا في كل دقيقة ، وهو ما يعادل ٩,٧١ مرة حجم العرض المضمون بالنقل العام ، علماً بأن الفرق يكون أكبر بكثير خلال ساعات قمة الطلب الأقصى على النقل . وهذا ما يفسر الازدحام الكبير على حافلات النقل العام في مثل هذه الساعات طلبا للتنقل ، وما يستتبع ذلك من مظاهر غير لائقة بالأخلاق العامة كالازدحام على أبواب الحافلات في فوضى ، ودون احترام لنظام حق الاسبقية في الركوب .

كما أن الخدمة بالنقل العام لا تغطي سوى ٦٠٪ من المساحة العامة للمدينة إذا أخذنا بعين الاعتبار توزع نقاط الاستغلال الفعلية للخطوط ، على أساس أن كل نقطة تخدم مجالا يقدر نصف قطره بـ ٤٠٠ متر .

وبغض النظر عن تباين تردد الخدمة بالنقل العام من خط لآخر ، فإن الخدمة بالنقل العام تتميز بسوء التوزيع ولا تغطي كل مساحة المدينة . ويعود هذا إلى تداخل محاور خطوط النقل العام وتباعدها عن بعضها بصورة غير منتظمة ، نتيجة تأثرها بخصائص الموضع الطبوغرافي للمدينة وأسلوب التعمير ، وتعديل بنية شبكة النقل العام وفق القياسات المثلى يصطدم بعوائق طبيعية وعمرانية لا تسمح الامكانيات المادية بالتغلب عليها .

ويعد انخفاض تردد الخدمة بالنقل العام أحد الأسباب الهامة التي جعلت سكان المدينة يركزون على استعمال وسائل النقل الخاص بشكل متزايد ، فبالرغم من انخفاض معدل حيازة الأسر على السيارات الخاصة في مدينة قسنطينة والمقدر بـ ٠,٢٦٧ سيارة / اسرة كمعدل عام ، فإن التنقلات المؤداة بوسائل النقل الخاص تبلغ نسبتها ٢٩٪ من جملة التنقلات التي تتم في المدينة ، وهو ما يزيد عن الحجم المنقول بالنقل العام بما يقرب من ٥ مرات .

وتعتبر ظاهرة تفوق استخدام النقل الخاص عن استخدام النقل العام أحد الأسباب التي تؤدي إلى تشبع طرق المدينة واختناق المرور خاصة اثناء قمة الحركة .

٨ ـ قلة عدد الطرق الرئيسية والسريعة بالمدينة :

تتميز مدينة قسنطينة بافتقارها للطرق الرئيسية والسريعة ، وهي الطرق التي تشكل المحاور الرئيسية للنقل العام والخاص ، والتي يمكن أن تتحمل نشاطا هاما من المرور وتعمل على الاسراع في تصريفه وخاصة في ساعاته الحرجة .

إن نسبة هذا الصنف من الطرق بالنسبة للمجموع العام للشبكة تعد قليلة جدا ، وهذا ما جعل الموجود منها يتعرض لحركة مرور كثيفة من طرف وسائل النقل العام والخاص ، تفوق أحيانا السعات العظمى لهذه الطرق ، وتحصل بذلك اختناقات مرور في أجزاء عديدة منها ، مما يزيد في أزمنة رحلات الناس .

٩ ـ الشكل العام للشبكة :

تتخذ شبكة الطرق في مدينة قسنطينة شكلا متراكز الاشعاع ، حيث يمتد القسم الأعظم من الطرق الهامة من الأطراف ليعبر المدينة من الداخل ، مرورا بساحة الشهداء وهي باب القصبة والمركز الاداري والثقافي والتجاري والترفيهي للمدينة .

وهذه البنية جعلت معظم التنقلات تمر اجبارياً عن طريق مركز المدينة ، وبذلك ازدادت حركة المرور فيه تركزا واختناقا ذلك لأن المدينة لا تتوفر على طرق حلقية أو نصف حلقية تسمح بالربط ما بين الطرق المتفرعة من المركز ، وتضمن تبادل المرور ما بينها تخفيفاً لضغط المرور في قلب المدينة .

١٠ ـ الخصائص الهندسية للطرق :

والمقصود بذلك الخصائص التي تتأثر تأثيرا مباشراً بطبيعة التضاريس ، كالمقاطع الطولية والعرضية ، حيث يلاحظ أن معظم الطرق في مدينة قسنطينة تتصف بمقاطع عرضية ضيقة لا تستجيب لطلب المرور وطلب الوقوف في نفس الوقت ، وهذا ما أدى إلى صعوبة السير في الجزء المركزي من المدينة على وجه الخصوص ، لدرجة اختلاط حركة المشاة مع حركة السيارات داخل الطريق المخصص لمرور السيارات نفسه . وقد أصبح اليوم من الصعب توسيع هذه الشوارع دون التضحية بتهديم قسم هام من المباني التي تصطف على جوانبها والتي لا يتأتى للمدينة الاستغناء عنها .

كما تتصف المقاطع الطولية لمعظم طرق المدينة بالتحدبات والتعرجات وهي خاصية تعكس مدى التأثر العميق لشبكة الطرق بتضاريس الموضع وعوائق البناء .

إن معامل عدم الاستقامة المحسوب بالنسبة للطرق $\frac{\text{المسافة الحقيقية}}{\text{المسافة المثالية}}$ والمستعملة في نفس الوقت كخطوط للنقل العام كبير جداً ، فهو يبلغ في بعض الشوارع ضعف المسافة المثالية .

وتؤدي الخصائص المذكورة للمقاطع الطولية والعرضية إلى تحديد قدرة تصريف الطرق لمرور السيارات ، اذ كلما كانت الشوارع أقل عرضاً واستقامةً ضعفت قدرتها على استيعاب حركة المرور وزاد طول التنقلات عليها ، ذلك لأنها لا تضمن في هذه الحال الاتصال المباشر ما بين أجزاء المدينة ، ولا تسمح الا بسرعة محدودة .

١١ ـ قلة ساحات الوقوف :

تشكو المدينة عموما من قلة أماكن وقوف السيارات ، سواء أكانت على شكل مواقف أم ساحات انتظار ، وخاصة في قلبها ، وهي المنطقة التي تتميز بارتفاع الطلب على الوقوف .

ومعلوم أن هذه الوضعية تزيد من صعوبة المرور في قلب المدينة ، حيث يضطر أصحاب السيارات إلى أداء المزيد من الدوران في شوارع المدينة بحثا عن مواقف لسياراتهم وبذلك يزيدون من حجم المرور .

١٢ ـ طريقة تقاطع الطرق :

يتميز تقاطع الطرق في معظم المفارق الهامة بالمدينة بالتقاطع السطحي أي في مستوى واحد ، وهي ميزة تعرض بسرعة طرق المدينة إلى حالات الاشباع وخاصة أثناء ساعات قمة الحركة ، وذلك بتأثير السرعة في المفارق على السرعة العادية في الطرق الصلبة فيها وكذا الطرق الفرعية ، فتتراجع سرعة سيولة المرور إلى أدنى مستوياتها .

١٣ ـ عوائق السير على الأقدام :

يعتمد السكان في ظل انخفاض معدل ملكية السيارة ، وانخفاض مستوى الخدمة بالنقل العام ، على التنقل مشيا على الأقدام . اذ تقدر نسبة التنقلات المؤداة مشياً على الأقدام بـ ٦٠٪ من جملة التنقلات المنتظمة .

ورغم ارتفاع هذا الصنف من التنقلات فان المجال المخصص للمشاة لا يزال يعاني من الضيق وعدم الانتظام ، وذلك بسبب تداخل نوعين من العوائق : عوائق طبيعية وعوائق اصطناعية .

وتتجسد العوائق الطبيعية في الأودية التي تخترق كتلة المدينة والانحدارات التي أصبحت ضمن النسيج الحضري ، وتعمل كحواجز هامة لا يمكن عبورها إلاّ مناطق محدودة تزيد في مسافات السير وتكلف مزيدا من الجهد والارهاق ، بينما تتجسد العوائق الاصطناعية في الاستعمالات التي تمتد على مساحات كبيرة دون فواصل تسمح للمشاة بالمرور في المكان المناسب ، كالثكنات العسكرية القديمة والمقابر التي دخلت حيز المجال المبني ، والسكة الحديدية وتجهيزاتها .. الخ .

وبديهي أن مثل هذه العوائق يزيد في ارهاق المشاة وينمي عندهم الرغبة في استعمال وسائل النقل الخاص والعام ، ويزداد بذلك الطلب على النقل والمرور في المدينة .

ب ـ الحاجة إلى النقل والبحث عن الحلول :

فضلا عن الوضعية التي تعيشها المدينة حاليا في ميدان النقل الحضري ، والتي تمت مناقشتها في العرض السابق ، فان تضخم المدينة سكانيا وتوسع رقعتها المبنية على أراضي أقل قابلية للبناء خلال الآفاق القادمة سيؤدي إلى مزيد في حجم التنقلات المتولدة فيها ، وسيقود ذلك إلى التركيز أكثر على استعمال وسائل النقل ، وسيرتفع بذلك حجم المرور وتزداد اختناقاته حدة ، خاصة خلال ساعات الطلب الأقصى على النقل ، وسيحصل نتيجة ذلك تراجع سريع لمستوى الخدمة (مستوى العرض) التي تتيحها شوارع المدينة حاليا ، مما سيترتب عنه عدة نتائج سلبية كتأخر وصول العمال إلى أعمالهم وكثرة الحوادث وتزايد استهلاك قطع غيار وسائل النقل وطاقة تشغيلها ، وارتفاع نسبة الضجيج والغازات السامة بسبب تزايد أزمنة الرحلات التي تقتضي تشغيل هذه الوسائل لمدة أطول .

ولتفادي حصول هذه السلبيات مستقبلا والتخفيف منها على أقل تقدير تم في اطار هذا البحث ترشيح مجموعة من الحلول المتناسقة على شكل توجيهات مدروسة ، روعي في اختيارها شرط الفعالية وسهولة التطبيق ، وقلة التكاليف ، وضرورة الانسجام مع خصائص المدينة العامة . ويمكن تلخيص هذه التوجيهات فيما يلي :

١ ـ توجيهات بشأن تسهيل التنقلات :

ان ضمان التوازن بين طلب المرور وسعة شبكة الطرق ضمن الظروف الحالية والمتوقعة يعد غير ممكن ، ذلك لأن خصائص العديد من طرق المدينة لا تسمح بأداء كل الوظائف في آن واحد . ويتطلب هذا توزيع الوظائف على الطرق بحيث تكون هناك طرق مخصصة لمرور السيارات وأخرى مخصصة لمرور المشاة ، على أن تكون الطرق المخصصة بالأسبقية لمرور السيارات تشكل الطرق الأساسية التي تربط بين احياء المدينة وتشكل في نفس الوقت خطوطا لحافلات النقل العام .

ان الطرق الرئيسية التي يمكن تخصيصها بالأسبقية لمرور السيارات تتصف بالقلة وضعف الاستيعاب ، ولذلك ينبغي اتخاذ مجموعة من الاجراءات لتسهيل المرور عليها مثل :

- التركيز على استعمال نظام الاتجاه الواحد (SENS UNIQUE) في الطرق التي لا تستجيب مقاطعها العرضية للمرور في الاتجاهين .
- تنظيم حركة الشحن والتفريغ خارج أوقات المرور المكثف .
- تكييف مقاطعها الطولية والعرضية ـ إن أمكن ـ للمواصفات المطلوبة .
- تقنين وتنظيم وقوف السيارات عليها ، علما بأن تخفيف وقوف السيارات على الطرق يتطلب توسيع مجالات الوقوف العام خارج هذه الطرق ، والعمل على استغلالها نظامياً خاصة في مركز المدينة .
- العمل على انشاء طرق جديدة تسمح بتخفيف الضغط على الطرق القائمة ، وذلك في اطار مخطط عام لتحديث المدينة .
- مراقبة حركة المشاة في عبور الطرق المخصصة بالأسبقية لمرور السيارات عملاً على رفع قدرتها في تصريف المرور مع العمل على تنفيذ مشاريع الفصل بين الحركتين خاصة في مناطق المرور المكثف .

أما الطرق المخصصة بالأسبقية للمشاة فيجب أن تقتصر على الشوارع التي تتميز بأكبر تركز للنشاطات الاجتماعية والتجارية في مركز المدينة ، والتي تعرف في نفس الوقت حركة كثيفة للمشاة بالمقارنة مع باقي شوارع المدينة ، وتضايق فيها حركة السيارات حركة المشاة بسبب ضيقها .

وفي هذا النوع من الطرق يجب أيضا اتخاذ مجموعة من الاجراءات منها :

- ان تمنع فيها نهائيا حركة السيارات أو يحدد مرورها بأوقات ، أو تحدد نوعية السيارات المارة فيها ، كأن تقتصر على تلك المتخصصة بالخدمات التجارية وخدمات المصالح الأخرى ، خاصة اذا كان عرض الشارع لا يسمح بازدواجية مرور السيارات والمشاة معا .
- اذا تعذر منع مرور السيارات في مثل هذه الشوارع ، يجب أن يخضع المرور فيها لنظام الاتجاه الواحد ، تسهيلا لانسياب المرور ورفع القدرة الكلية للشبكة .
- أن يمنع في مثل هذه الشوارع ممارسة أنواع التجارة الطفيلية التي تتمثل في عرض سلع متنوعة على حساب مساحة الشارع .

٢ ـ توجيهات بشأن تنظيم النقل الجماعي وتطويره :

لقد تمخضت المقارنة ما بين النقل الخاص والنقل العام ، خاصة من وجهة حمولة الطرق ، على ضرورة اعطاء الأسبقية للنقل العام ، ودعمه بعوامل جذب فعالة ، وذلك لكفاءته في الرفع من قدرة طرقات المدينة في تصريف المرور ، وتقديم مستوى عرض للخدمة بالنقل بشكل عالي في نفس الوقت . وهذا لا يتحقق الا بتحسين مستوى الخدمة في مرفق النقل العام عن طريق :

٢ – ١ الارتقاء بنظام الخدمة بالحافلات :

- توفير العدد الكافي من الحافلات الذي يضمن الاستجابة لحجم الطلب على النقل بكفاءة .
- احترام مواعيد انطلاق الحافلات بدقة وفق وتيرة مضبوطة .
- اختيار مواقع مناسبة لمحطات الخطوط ، بحيث تتوفر فيها سهولة دخول وخروج الحافلات والقرب من الأسواق ومراكز العمل ، لتمكين المستعملين من الوصول اليها بأقل وقت وجهد ممكنين .
- توسيع شبكة خطوط النقل العام بحيث تغطي أكبر مساحة ممكنة من المدينة وضواحيها .
- العمل على تحقيق توزيع مناسب لمواقف الحافلات على الخطوط ، كأن يراعى في توزيعها القرب من مناطق الكثافات السكانية ، وان تتحرى الشوارع العريضة التي تسمح للحافلات بالوقوف القصير دون عرقلة مرور السيارات . وان تتوفر لها مظلات خاصة لحماية مستعملي النقل العام من الأمطار وأشعة الشمس اثناء انتظار الخدمة .
- أن تكون الحافلات المستعملة نظيفة ومريحة لترغيب الناس في استخدامها أكثر .
- تقصير زمن الرحلة بتقصير الوقت المستعمل مشياً من مكان السكن أو مكان الشغل مثلا إلى أقرب موقف على الخط ، بحيث لا تزيد المسافة المقطوعة عن ٤٠٠ متر على الأكثر .
- اعطاء الأولوية لوسائل النقل العام في المرور بالمناطق المزدحمة كلما كان ذلك ممكنا ، بهدف تقصير الرحلة إلى مستوى يضاهي زمن الرحلة بالسيارة الخاصة ، وذلك بتخصيص ممرات سير للحافلات في اتجاه حركة المرور ، أو في الاتجاه

المعاكس ، أو في الاتجاهين معا ، أي حسبما تسمح به الظروف .

- تدعيم مرفق النقل العام باستخدام الحافلات الصغيرة (PETITS AUTOBUS) في الشوارع الضيقة والأقل استجابة لاستخدام الحافلات الكبيرة ، وخاصة بالشوارع نصف الحلقية الحالية منها أو المبرمجة للربط بين الشوارع المتفرعة من المركز تدعيما للشبكة المركزية .
- استعمال الحافلات السريعة على الطرق (AUTOBUS EXPRESS) ، وهو استعمال يمليه الطلب المتزايد على النقل ، ويمكن استخدام هذا النوع من الحافلات على خطوط نقل سريع ، اما مباشر أو نصف مباشر ، وتطبيق هذه الطريقة من النقل العام على طريق مزدوج (AUTOROUTE) يمكن أن تؤدي إلى نقل نفس العدد من الأشخاص الذي يمكن نقله على خطة سكة حديدية .
- التركيز على استخدام أربعة طرق في النقل الحضري العام وهي :

النقل بمراحل ـ نقل نصف مباشر ـ نقل مباشر ـ وأخيراً نقل بمراحل زائد نقل مباشر على الخط الواحد ، من أجل رفع مستوى الخدمة ، على أن يخضع توزيع طرق النقل المذكورة على محاور النقل للظروف الخاصة بكل خط .

٢ – ٢

- تدعيم وتنظيم النقل بسيارات الأجرة ، تخفيفاً للضغط على وسائط النقل العام بالحافلات ، وذلك برفع عدد منح رخص سيارات الأجرة ، على أن تكون سيارات الأجرة على نوعين متمايزين :
- سيارات أجرة محدودة الاتجاه ، أي تنقل على خطوط ثابتة ، وبتسعيرة لا تزيد كثيراً عن تسعيرة النقل العام .
- سيارات أجرة غير محدودة الاتجاه ، أي تنقل نحو مختلف الجهات ، مع تحديد محطات معينة لها .

٣ – ٢

- العمل على التوسع في استعمال وسائل نقل أخرى ، كاستغلال تجهيزات السكة الحديدية الموجودة ، واستعمال الناقلات على الحبال (التيليفريك) التي يمكن الاستنجاد بها في مدن الجسور والميول ، كما هو الحال في مدينة قسنطينية . إن الناقلات على الحبال تتميز بقدرتها على نقل أعداد كبيرة من الأشخاص ، كما تتميز بقدرتها في اجتياز عوائق السطح والربط بين أجزاء المدينة الموجودة على مستويات متباينة ، والتي لا يمكن أن تمد عبرها طرق سطحية .

وعلى العموم فان استخدام الناقلات على الحبال في مدينة قسنطينة يمكن أن يحقق النتائج التالية :

- تحويل سلبيات الموضع التي لا تساعد على تنفيذ طرق نقل سطحية إلى ايجابيات لحساب تنفيذ شبكة هامة لخطوط الناقلات على الحبال بأسهل الطرق وأقل التكاليف الممكنة .
- تكملة شبكة النقل العام السطحية ، ذات الشكل المتراكز الاشعاع بخطوط حلقية أو نصف حلقية للنقل بالتيليفريك ، وهو ما يعجز عن تحقيقه سطحيا ، نظرا لكثافة العوائق .
- التخفيف من ضغط المرور على الطرق والجسور القائمة ، والتقليل من الحاجة إلى التوسع فيها ، خاصة وان هذا التوسع يتطلب نفقات باهظة جدا .
- اختزال حجم التنقلات باتجاه قلب المدينة ، باتاحة امكانية التنقل المباشر ما بين العديد من المناطق دون استعمال المركز كممر اجباري .
- تقليل الطلب على استعمال وسائل النقل السطحية ، والتقليص من معدلات استهلاكها واستهلاك الطاقة المستعملة وما ينتج عن احتراقها من تلوث للبيئة .

٣ ـ توجيهات أخرى من أجل مواجهة الطلب على النقل والمرور :

إن تركز الطلب على النقل والمرور اثناء ساعات محددة من النهار يتطلب توفير عدد هام من وسائل النقل ، تضمن أداء الخدمة بوتائر سريعة ، كما يتطلب توفير شبكة من الطرق قادرة على تصريف حجم المرور المتسبب عن الاستعمال الأقصى لوسائل النقل ، غير أن هذا لا يتم في وقت قصير ولذلك لابد من اللجوء إلى حلول أخرى تخفف من حدة الطلب على النقل والمرور مثل :

- تنظيم ساعات الشغل للتخفيف من حدة تركز تنقلات الشغل في الزمن ، وذلك باعادة النظر في ترتيب ساعات الدوام الرسمي في بعض المؤسسات بالتنسيق على مستوى أوسع للحفاظ على مبدأ التنسيق الاداري .
- تدعيم السير على الأقدام عن طريق التخفيض من عوائق السير على الأقدام ، كحواجز البناء الممتدة على مسافات هامة ، والميول الحادة ، والمجاري المائية ، وغيرها من العوائق التي تقلل من عزيمة السكان على المشي ، وذلك بهدف التقليل من درجة استخدام وسائل النقل ومن ثم تخفيض حجم المرور على الطرق .
- العمل على تقليص حجم التنقلات وتقصير مسافاتها وذلك بالتوزيع الأمثل للخدمات ، والعمل على خلق مراكز ثانوية للمدينة ، بشكل يفضي إلى تعديل في اتجاه التنقلات ، ويقلص من احجامها المتدفقة على مركز المدينة .
- وضع حد للتوسع والتركز التجاري في قلب المدينة مع منع تحويل المساكن الواقعة فيه مهما كان موقعها إلى محلات تؤدي وظائف أخرى ، تحديداً لتزايد قوة جذب المركز لسكان المدينة .

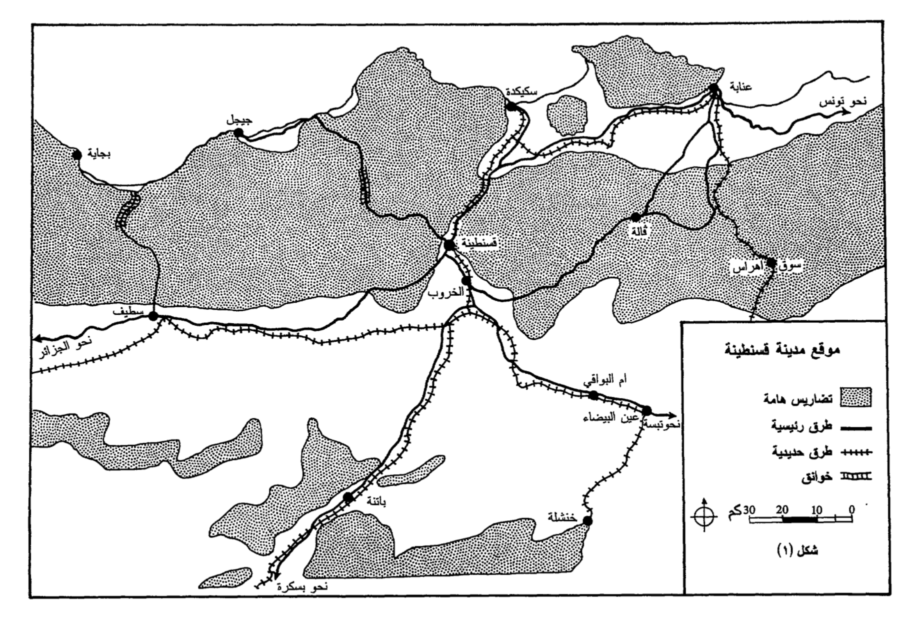
تدعيم المراكز الجديدة بمؤسسات تساعد على ترقيتها وتزيد من قوة استقطابها للتنقلات .

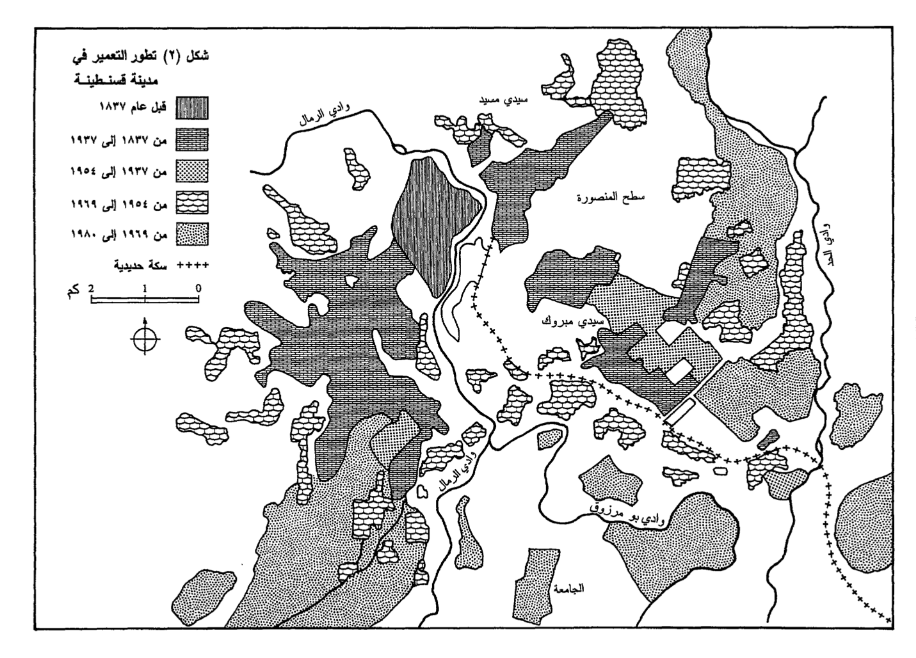
التحكم في نمو المدينة على الموضع الحالي المليء بالعوائق والموانع ، وتحويل النمو المرتقب في إطار مخطط مدروس إلى مواضع جديدة ، مع مد طرق كافية لربطها مع المدينة الأم .

ان توقيف نمو المدينة سيسمح في حالة تطبيقه باعطاء فرصة للجهود الرامية إلى تنظيم المدينة ، بالقضاء على السلبيات التي تعاني منها في عدة ميادين تحقيقاً للتوازن الحضري الشّامل .

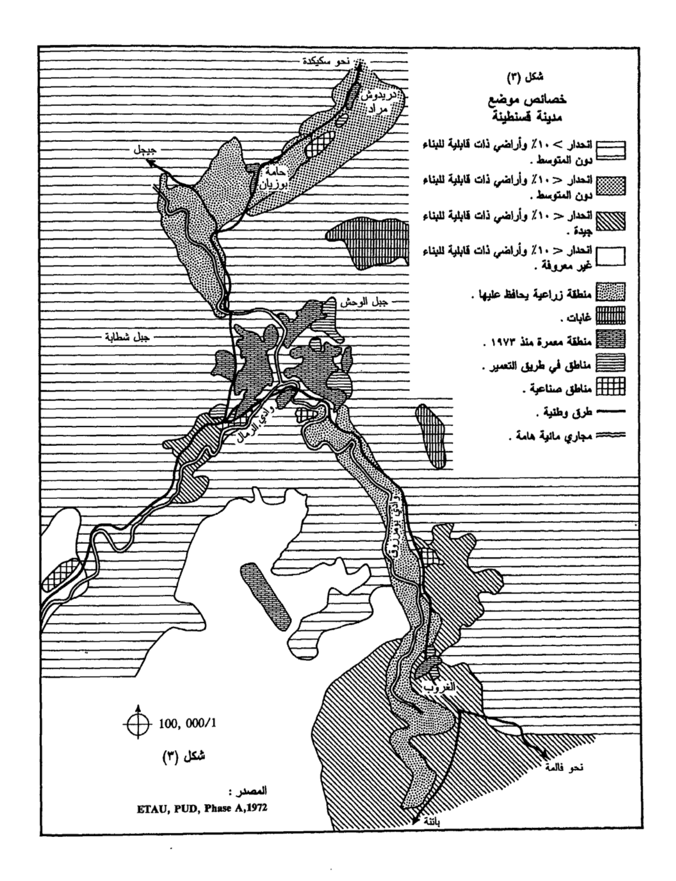
انظر اشكال البحث



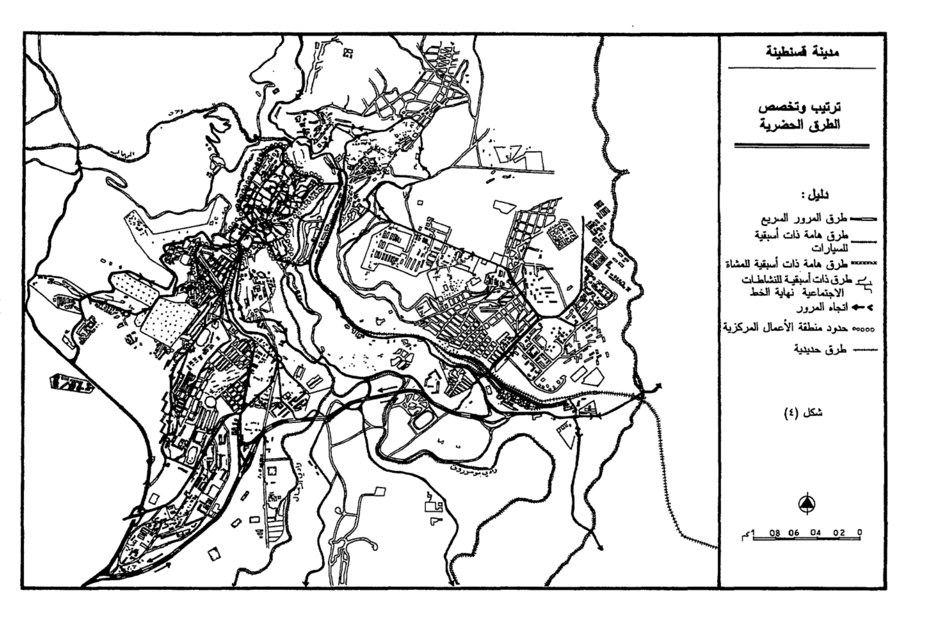

موقع مدينة قسنطينة
تضاريس هامة
طرق رئيسية
طرق حديدية
خوانق
30كم 20 10 0
بجاية
جيجل
سكيكدة
عنابة
نحو تونس
قسنطينة
قالة
سوق أهراس
الخروب
سطيف
نحو الجزائر
ام البواقي
عين البيضاء
نحوتبسة
باتنة
خنشلة
نحو بسكرة
شكل (١)



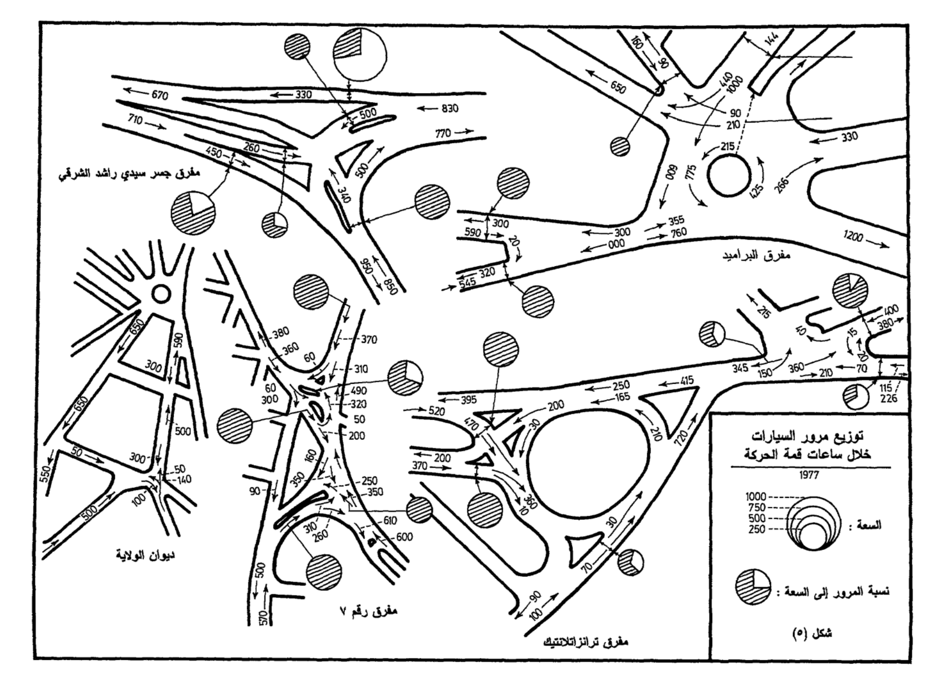
شكل (٢) تطور التعمير في مدينة قسنطينة
قبل عام ١٨٣٧
من ١٨٣٧ إلى ١٩٣٧
من ١٩٣٧ إلى ١٩٥٤
من ١٩٥٤ إلى ١٩٦٩
من ١٩٦٩ إلى ١٩٨٠
++++ سكة حديدية
0 1 2 كم
وادي الرمال
سيدي مسيد
سطح المنصورة
سيدي مبروك
وادي الحد
وادي الرمال
وادي بو مرزوق
الجامعة



شكل (٣)
خصائص موضع
مدينة قسنطينة
انحدار > ١٠٪ وأراضي ذات قابلية للبناء دون المتوسط .
انحدار < ١٠٪ وأراضي ذات قابلية للبناء دون المتوسط .
انحدار < ١٠٪ وأراضي ذات قابلية للبناء جيدة .
انحدار < ١٠٪ وأراضي ذات قابلية للبناء غير معروفة .
منطقة زراعية يحافظ عليها .
غابات .
منطقة معمرة منذ ١٩٧٣ .
مناطق في طريق التعمير .
مناطق صناعية .
طرق وطنية .
مجاري مائية هامة .
نحو سكيكدة
ديدوش مراد
جيجل
حامة بوزيان
جبل الوحش
جبل شطابة
وادي الرمال
وادي بومرزوق
الخروب
نحو قالمة
باتنة
100, 000/1
شكل (٣)
المصدر :
ETAU, PUD, Phase A,1972

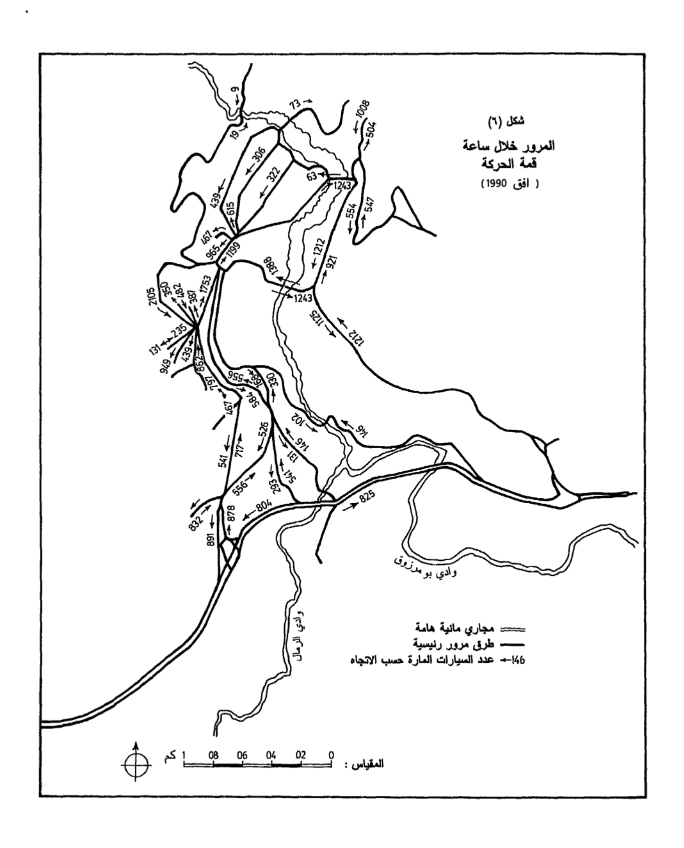

مدينة قسنطينة
ترتيب وتخصص
الطرق الحضرية
دليل :
طرق المرور السريع
طرق هامة ذات أسبقية للسيارات
طرق هامة ذات أسبقية للمشاة
طرق ذات أسبقية للنشاطات الاجتماعية نهاية الخط
اتجاه المرور
حدود منطقة الأعمال المركزية
طرق حديدية
0 02 04 06 08 1كم

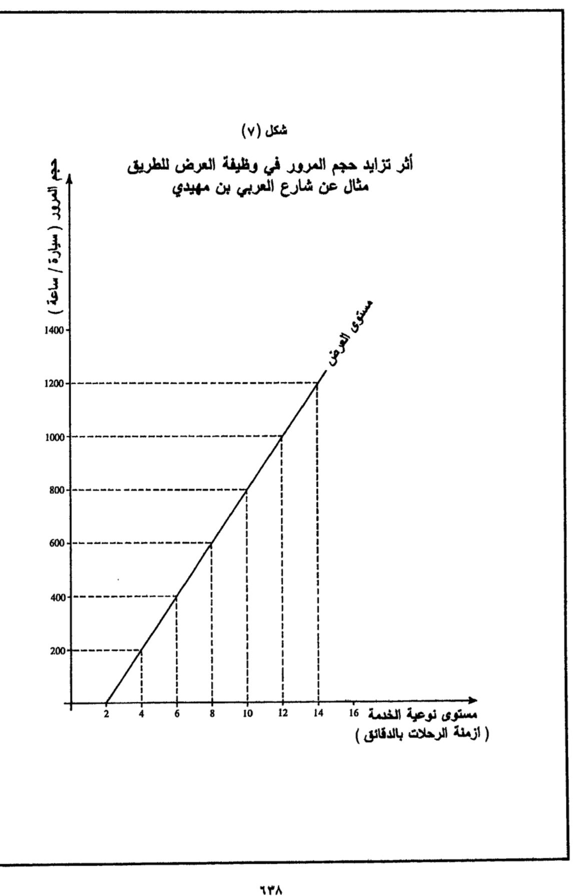
شكل (٤)

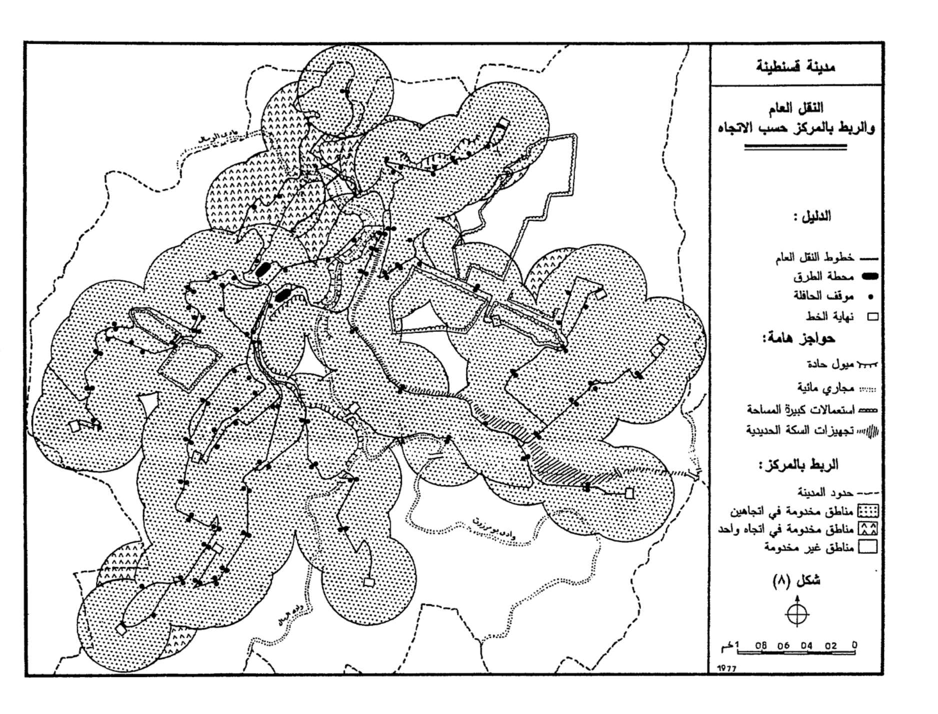


مفرق جسر سيدي راشد الشرقي
مفرق البراميد
ديوان الولاية
مفرق رقم ٧
مفرق ترانزاتلانتيك
توزيع مرور السيارات
خلال ساعات قمة الحركة
1977
1000
750
500
250
السعة :
نسبة المرور إلى السعة :

شكل (٥)

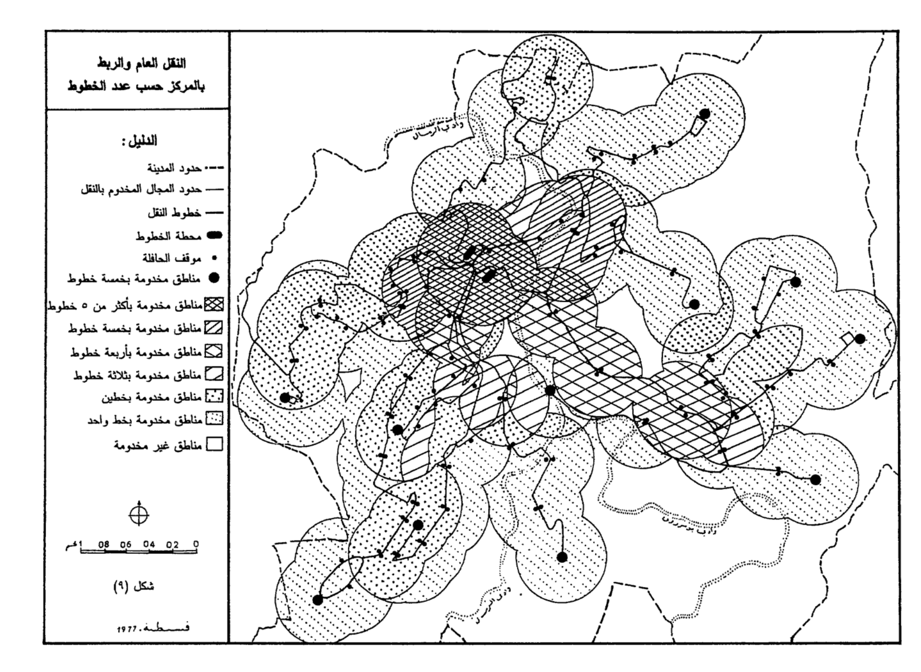

شكل (٦)
المرور خلال ساعة
قمة الحركة
(افق 1990)
وادي بو مرزوق
وادي الرمال
مجاري مائية هامة
طرق مرور رئيسية
146 عدد السيارات المارة حسب الاتجاه
المقياس :
كم


شكل (٧)
أثر تزايد حجم المرور في وظيفة العرض للطريق
مثال عن شارع العربي بن مهيدي
حجم المرور (سيارة / ساعة)
1400
1200
1000
800
600
400
200
مستوى العرض
2
4
6
8
10
12
14
16
مستوى نوعية الخدمة
(أزمنة الرحلات بالدقائق)

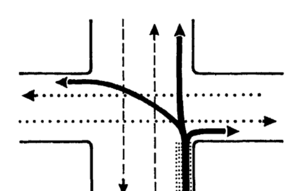


مدينة قسنطينة
النقل العام
والربط بالمركز حسب الاتجاه
الدليل :
خطوط النقل العام
محطة الطرق
موقف الحافلة
نهاية الخط
حواجز هامة:
ميول حادة
مجاري مائية
استعمالات كبيرة المساحة
تجهيزات السكة الحديدية
الربط بالمركز:
حدود المدينة
مناطق مخدومة في اتجاهين
مناطق مخدومة في اتجاه واحد
مناطق غير مخدومة
1كم 08 06 04 02 0
1977
وادي بومرزوق
وادي الرمال

شكل (٨)


النقل العام والربط
بالمركز حسب عدد الخطوط
الدليل :
حدود المدينة
حدود المجال المخدوم بالنقل
خطوط النقل
محطة الخطوط
موقف الحافلة
مناطق مخدومة بخمسة خطوط
مناطق مخدومة بأكثر من ٥ خطوط
مناطق مخدومة بخمسة خطوط
مناطق مخدومة بأربعة خطوط
مناطق مخدومة بثلاثة خطوط
مناطق مخدومة بخطين
مناطق مخدومة بخط واحد
مناطق غير مخدومة
0 02 04 06 08 1كم
قسنطينة ١٩٧٧
وادي الرمال
شكل (٩)

طرق اعطاء
الأسبقية للنقل العام
في المرور



المرحلة الخاصة بالحافلات :

مرحلة ١ (النقل العام) .
مرحلة ٢
مرحلة ٣

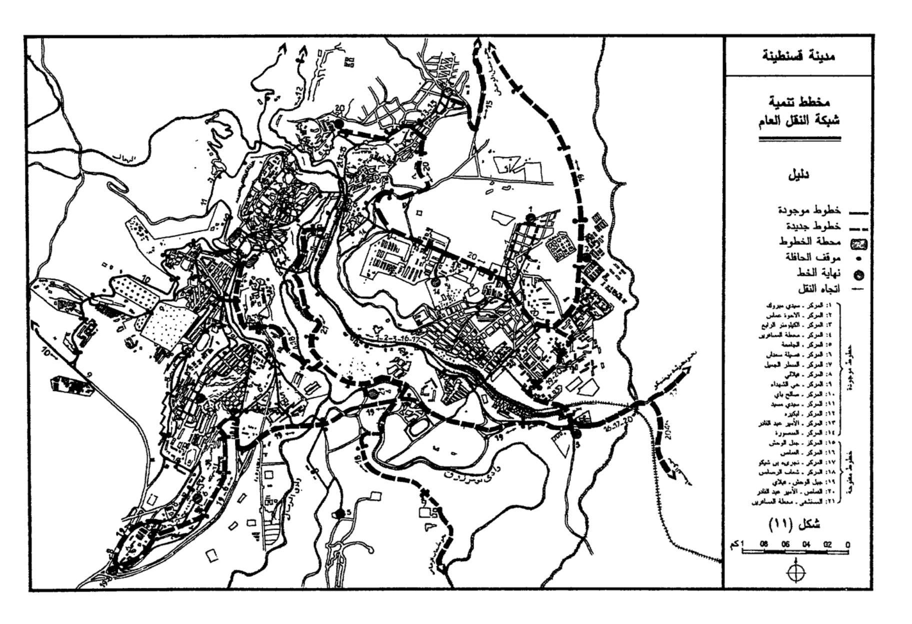
شكل (١٠) وضعية الممرات المخصصة لمرور الحافلات

الاتجاه الواحد / الوضعية	في الاتجاه	في الاتجاه المعاكس
علي اليمين		
في الوسط		
على اليسار		

الوضعية	في الاتجاهين
محوري	
احادي الجانب	
ثنائي الجانب	

المصدر :

J.L. DELIGNY ET C.GRESSIER, mieu se dçplacer dans votre ville, paris, 1978, P.190


مدينة قسنطينة
مخطط تنمية
شبكة النقل العام
دليل
خطوط موجودة
خطوط جديدة
محطة الخطوط
موقف الحافلة
نهاية الخط
اتجاه النقل
خطوط موجودة
١: المركز ـ سيدي مبروك
٢: المركز ـ الاخوة عباس
٣: المركز ـ الكيلومتر الرابع
٤: المركز ـ محطة المسافرين
٥: المركز ـ الجامعة
٦: المركز ـ قصيلة سعدان
٧: المركز ـ المنظر الجميل
٨: المركز ـ هلالي
٩: المركز ـ حي الشهداء
١٠: المركز ـ صالح باي
١١: المركز ـ سيدي مسيد
١٢: المركز ـ ابكيرة
١٣: المركز ـ الأمير عبد القادر
١٤: المركز ـ المنصورة
خطوط مقترحة
١٥: المركز ـ جبل الوحش
١٦: المركز ـ الصلس
١٧: المركز ـ تجزيئة بن شيكو
١٨: المركز ـ شعاب الرصاص
١٩: جبل الوحش ـ هلالي
٢٠: الصلس ـ الأمير عبد القادر
٢١: المستشفى ـ محطة المسافرين
شكل (١١)
0 02 04 06 08 1كم

البحث الثاني عشر

النمو العمراني غير المتوازن في المدينة العربية الكبيرة
حالة خاصة بمدينة حلب

دكتور / عمر وصفي مرتيني

مدن الحضارات القديمة :

مع بدايات الحضارة ظهرت المدينة في مواقع متميزة من العالم العربي من الخليج وبلاد ما بين النهرين شرقا وحتى سواحل البحر الأبيض المتوسط ومن شمالي افريقيا وحتى الصحراء الكبرى وعلى امتداد وادي النيل وشبه الجزيرة العربية في الجنوب .

فهذه أور "UR"[(١)] بدورها وقصورها بمعابدها وأسوارها والزيقورة[(٢)] Zigurat فيها أكبر شاهد على تطور الحضارة العمرانية في بلاد ما بين النهرين منذ الألف الثالث قبل الميلاد وهذه شريعة حمورابي[(٣)] أول شريعة عرفتها الانسانية لتنظيم العلاقات بين البشر .

ويعتبر القصر الملكي في مدينة ماري[(٤)] بأبعاده الواسعة ٢٠٠×١٤٠ م وكثرة حجراته التي يزيد عددها على ٢٠٠ حجرة وتعدد ساحاته ومرافقه كمدينة كاملة تزودنا بمعلومات غنية عن مستوى العمارة والتخطيط في هذه الحقبة من التاريخ كما يعطينا فكرة عن المستوى العلمي والفني وكذلك الصنعة التي وصلت اليها شعوب تلك المنطقة منذ ذلك التاريخ .

وتشكل مدن الساحل الشرقي للبحر الأبيض المتوسط بدايات المدن المبنية بالحجر المتميز عن مدن ما بين النهرين التي بنيت بالآجر ، ويعطينا القصر الملكي في اوغاريت[(٥)] Ugarit قرب اللاذقية تصورا واضحا عن أهمية هذه المدن حيث وضعت فيها أول أبجدية عرفتها الانسانية .

كما ان مدن دمشق وحلب وأنطاكية وتدمر في سورية وجرش والبتراء في الاردن وبعلبك وعنجر في لبنان كانت اللبنات الأولى في التخطيط الشطرنجي للمدن التي لازال يحتذى بها حتى الآن وخاصة في مخططات مدن الولايات المتحدة الأمريكية مع سابقاتها من مدن وادي النيل مثل طيبة العظيمة[(★)] ومدينة الهرم في اللاهون وحي العمال في تل العمارنة .

وتشهد المعابد والهياكل والدور والقصور وحتى المقابر على عظمة الفكر وبراءة الصنعة ودقتها في بلاد وادي النيل خصوصا اذا علمنا بان هذه الأعمال كانت تنفذ بأبسط الأدوات تقنية وأكثرها بدائية ، لقد اندثر العديد من هذه المدن لكونها عواصم لدول وممالك زالت وانقضى زمانها وتابع بعضها الآخر مسيرته المظفرة كونها مراكز حرف وتجارة وعقد مواصلات هامة ذات مواقع استراتيجية وسط سهول وواحات وتعتبر دمشق وحلب شواهد على حسن الاختيار لمواقع المدن منذ ألوف السنين .

---

(١) أور UR إحدى المدن الميتة في جنوب العراق على الطرف الشرقي لنهر الفرات .

(٢) الزيقورة Zigurat لفظه بابليه مشتقة من « زقارو » أو « زيكوراني » التي تعني العلو أو الارتفاع ومنها اشتقت لفظه الزيقوره في اللهجة الآشورية .

(٣) اسس الملك حمورابي دولة بابل الأولى التي دامت أربعة قرون ١٨٩٤ ـ ١٥٩٥ ق . م وكانت تطغى في هذه المرحلة أبنية القصور ودواوين الدولة والحصون على المعابد الدينية وهو واضع شريعة حمورابي أولي الشرائع الناظمة للعلاقات بين البشر حيث ورد اسم حلب في مقدمته حلبو .

(٤) مارى إحدى المدن الميتة في أقصى الجنوب الشرقي لسوريا على أطراف الغرب عند اجتياز سوريا باتجاه العراق قرب مدينة البوكمال وقد ورد اسم حلب في لوحاتها ورقمها « حل ـ لب » .

(٥) اوغاريت Ugarit مدينة ميتة على الساحل السوري على بعد عدة كيلومترات شمالي اللاذقية وتعتبر أبجديتها أم الأبجديات المعاصرة .

★ طيبة مدينة مصرية ميتة في أعالي الصعيد على بعد سبعمائة كيلومتر جنوبي منف كانت تدعى « واست » الصولجان باسم الاقليم الواقعة فيه وتارة مدينة آمون أو بلفظ مختصر « المدينة » وقد وصفها هومر بأنها خزانة ثراء لا يحصى وانها ذات مائة باب فيها المعابد والصروح الشامخة والمسلات ذات الرؤوس المذهبه وأضحت طوال تاريخ الاسرتين الحادية والثانية عشرة عاصمة لمصر ولكونها لا تشرف على طريق تجاري هام ولم تكن ميناء هاما على النيل اندثرت بعد ما عانته في عهد اخناتون من تحطيم لمعابدها ومعبوداتها وكذلك الآشوريون والفرس ثم جاء زلزال عام ٢٧ قبل الميلاد فأنجز ما بدأه البشر وهكذا زالت بيوتها الفخمة ذات الطوابق المتعددة وبقي لنا منها رغم الوف السنين الكرنك أشهر معابدها .

مـدن الاسـلام :

جاء الاسلام لينتشر في أقصى المشارق من جنوبي شرقي أسيا والصين حتى المحيط الأطلسي في الغرب ومن أواسط اوربا في الشمال حتى أفريقية الاستوائية في الجنوب .

ولم تقتصر مهمة الفتح الاسلامي على نشر الدين الجديد في ربوع الاسلام بل كان الاسلام مدرسة جديدة في الحكم والادارة وتنظيم العلاقة بين البشر . لذلك بدأ عهد جديد في حواضر البلاد الاسلامية وأخذت تتسع شيئا فشيئا لتصبح متلائمة مع الاسلوب الجديد من الحياة وقد تم ذلك بسرعة مذهلة نتيجة طبيعية لدقة التعاليم وحكمة الفاتحين .

وهكذا انتقلت مدن مثل دمشق والقدس لتصبح مراكز دينية متآخية متابعة مسيرتها السابقة كمراكز للانتاج الزراعي والحرفي بالاضافة إلى دورها الاداري الجديد كعاصمة للأمويين كما هو الحال بالنسبة لدمشق .

التكوين العام للمدن الاسلامية :

وتتابع المدينة الاسلامية مسيرتها لتأخذ طابعا جديدا في التكوين العام كما في التفاصيل .

فالمسجد الجامع أحد الأركان الأساسية في المدينة الاسلامية لابد وان يأخذ المقام الأول في التخطيط العام لذلك احتلت الجوامع المحدثة في الشرق من المدينة وهذا الجامع الأقصى على ربوة مشرفة في القدس وذاك الجامع الأموي بدمشق ونظيره بحلب يحتلان الموقع الأهم في مركز المدينة .

والمخطط الشطرنجي للمدن ذي الشوارع المستقيمة على الاصول المصرية القديمة واليونانية والرومانية والبيزنطية فيما بعد وان حافظ في المدينة الاسلامية على هيئته السابقة شكلا الا أنه تغير كليا من ناحية المضمون وأصبحت الطرق العامة المغطاة عناصر حماية من عوامل الطقس للمشاة المتوجهين نحو المساجد والمدارس والحمامات أو أولئك الذين يتوجهون للتبضع والشراء من الأسواق المتفرعة من هذه الطرقات والتي ترتبط بالأزقة والحارات السكنية .

ولم يقتصر التغيير على البنية العامة للتشكيل الحضري بل انتقل إلى التفاصيل حيث الخصوصية الكاملة للسكن ليتلاءم كليا مع المعتقدات الاسلامية التي لاقت هوى واستجابة كبرى لدى سكان جميع المدن في العالم الاسلامي .

ويتغير طبقا لذلك النسيج العمراني للمدن ويتم انفتاح السكن على الفسحات الداخلية تماما كما هو الحال بالنسبة للجامع حيث الصحن ذي الأبواب المتعددة المؤدية إلى العديد من الطرق والأزقة والأسواق المجاورة فيقصده المسلمون من كل حدب وصوب ليؤدوا الصلوات وليتداولوا في شؤونهم الدينية والدنيوية العلمية منها والمعاشية .

وينسجم النسيج الجديد مع طبيعة الحركة في الطرق والأزقة لذلك كانت عريضة واسعة في أماكن الازدحام والحركة العامة للقوافل وضيقة متعرجة في مواقع السكن حيث الظل الساقط والقباء المتواترة ملاجىء حماية للمشاة من قيظ الصيف وأمطار الشتاء .

لقد تميزت المدن الاسلامية بهذا الطابع سواء الموجودة أو المحدثة منها بمثل هذا التكوين وبغداد وسامراء والكوفة والبصرة في العراق وقاهرة المعز والقيروان والرباط في الشمال الافريقي وإن اختلفت جزئيا وخاصة بالنسبة لبغداد التي سارت في تكوينها المحيطي الدائري لمسيرة سابقتها مدينة الحضر الا أن التكوين العام ظل مسايرا لهذه المواقع فالمركز للمسجد والقصر أحيانا والأطراف لسكن الحرفيين والجند والقسمه الداخلية ذات شكل شطرنجي تصب طرقها الرئيسية عند الجامع والقصر .

ولا يشذ عن هذه القاعدة سوى القليل من المدن ذات المواقع الحصينة حيث رقعة الأرض الضيقة لا تسمح بالانتشار الأفقي لذلك كان التكوين الشاقولي المنفتح نحو الخارج كما هو الحال في مدن جنوبي شبه الجزيرة العربية واليمن .

واقع المدن الاسلامية والمؤثرات السياسية والاجتماعية والاقتصادية :

تعددت النشاطات في المدن الاسلامية ابان عصر الفتوحات وما تلا ذلك من شأو وعظمة فهي مراكز للحكم كدمشق وبغداد أو عواصم اقليمية كالقاهرة والقيروان والرباط اضافة لكونها مقرات للعلم والمعرفة ومراكز للحرف والفنون ونقط ارتكاز هامة للتجارة الدولية والمحلية وبقدر ما كان الحكم مستقرا كانت هذه المدن في أوج عظمتها حتى ان المؤرخين قارنوا سكان روما عاصمة الامبراطورية الرومانية بسكان مدينة بغداد .

ويؤدي التفكك السياسي إلي ضعف اقتصادي وحالات من الركود في مراكز الحكم من ناحية في حين تسمح اللامركزية أحيانا بتطور البعض الآخر في كل الأحوال فان هذه المدن وخاصة الهامة ظلت مراكز تجارية وحرفية متميزة وقد انعكس ذلك على هيئتها وتخطيطها وقد تميزت في ذلك عن غيرها من المدن ، وزوار حلب ودمشق والقدس وتونس والقاهرة والقيروان تبهرهم دقة التنظيم والاختصاص في أسواقها القديمة التي تضاهي في حسن تنظيمها وترتيبها وتخصصها وسهولة التبضع منها وحماية المتنقلين فيها من عوامل البيئة سابقا وأخطار النقل الميكانيكي حاليا احدث المراكز التجارية العالمية تطورا .

وهكذا نجد بأن مثل دمشق ومكة والمدينة والقاهرة وبغداد (والقدس قبل الاحتلال الاسرائيلي) تمكنت من متابعة مسيرتها منذ

وجودها وحتى الوقت الحاضر لا لكونها ذات مواقع متميزة فحسب أو لكونها مراكز ادارية أو دينية وانما لكونها كانت وبقيت مراكز اقتصادية ذات دور متميز .

وفي مرحلة الحكم العثماني التي تلت عهود الدويلات تتقوقع المدينة العربية أكثر فأكثر لكونها فقدت دورها السياسي ليبدأ العالم وينتهي في الاستانة حيث تنصب خيرات العالم العربي والاسلامي في خزائن سلاطينها وتتحول الحواضر المزدهرة إلى مدن يسيطر عليها الجمود والتخلف متابعة مسيرتها بحكم مواقعها الجغرافية المتميزة أو الادارية المحلية أو التجارية الدولية .

نتيجة لذلك تفقد هذه الحواضر علماءها والباحثين فيها وتنتقل اصول المعارف إلى أوربا مترجمة عن الكتب والمؤلفات العربية التي حملها الصليبيون معهم بالاضافة إلى نقلهم الاصول التقنية المتطورة في البناء والصنعة نتيجة الاحتكاك بين الأسبان وعرب الأندلس .

الاستعمار الاوربي وأثره على بنية وتكوين المدينة العربية الاسلامية والنتائج التي ترتبت عن ذلك :

نتيجة لذلك تنتقل المدن الأوربية من مراكز صغيرة للاقطاع لتصبح مراكز حرفية وتجارية أولا ثم ومنذ القرن الثامن عشر تغدو مراكز صناعية هامة تفتش عن أسواق واسعة تصرف فيها منتجاتها الوفيرة فكان الاستعمار وكانت قسمة امبراطورية (الرجل المريض) بعد الحرب العالمية الأولى بين الدولتين الاستعماريتين المنتصرتين آنذاك انكلترا وفرنسا وهكذا انتقلت بلاد العالم الاسلامي في مغربه أولا ومن ثم في المشرق من ظل الحكم التركي إلى النير الاستعماري الأوربي الذي نقل قسرا بهذا الشكل أو ذاك الأسلوب الغربي في المعاش والسكن وفي الحركة وانتقل إلى مدن وحواضر مستعمراته .

لقد شجعت السلطات الاستعمارية الفرنسية هجرة الفرنسيين إلى أقاليم الشمال الأفريقي وخاصة في الجزائر ووطنتهم في الأقاليم الساحلية الزراعية الخصبة لأسباب اقتصادية وسياسية كما شجعت على اقامة العديد من الصناعات في هذه المناطق لذلك بدأت الدراسات التنظيمية والتخطيطية والمعمارية لاقامة مثل هذه المستوطنات وكانت المعالجة عموما ذات طابع أوربي بحت .

لقد كان الهدف السياسي للسلطة الاستعمارية واضحا من انشاء هذه المستوطنات فهي بذلك تبعد مركز الثقل الاجتماعي والاقتصادي من الداخل غير المأمون نحو الشريط الساحلي الخصيب والذي يمكن تدعيمه عسكريا بسهولة وأمان .

لذلك قام الماريشال ليوتي Lyautey ومنذ عام ١٩١٢ بنقل العاصمة المغربية من فاس إلى الرباط على المحيط كما بدأ ببناء مرفأ هام في الدار البيضاء لتصبح فيما بعد المركز الاقتصادي الأول في الشمال الافريقي اضافة لانشاء العديد من المستوطنات الأوربية الساحلية مثل القنيطرة portlyauty مما حقق له مركزية اقتصادية وبشرية كبيرة على الساحل المستقل في فترة زمنية قصيرة وهكذا ازيح مركز الثقل السياسي والاداري والاقتصادي عن الداخل وظلت مدن فاس ومراكش محافظة على شكلها وطابعها متابعة مسيرتها بانتاجها الحرفي وبنائها وهيكلها التقليدي .

ولشروط تم انشاء مستوطنات أوربية صغيرة إلى جانب كل من المدن على مسافات كافية تفصل بين هذه المستوطنات والمدن الأم بشكل يضمن الشروط الأمنية وليخفف من الاحتكاك الممكن بين الوطنيين والمستعمرين .

وتتابع مدن تونس والجزائر تطورهما كمدينتين مستقلتين « القصبة » أولا والمدينة الأوربية الحديثة .

وفي المدن السورية تطورت أحياء جديدة على الاسلوب الأوربي خارج حدود المدينة القديمة في دمشق وخاصة في حلب لتستوعب نشاط وسكن البورجوازية التجارية السورية .

وتبقى أبنية المدينة القديمة على حالها مع ادخال بعض التجهيزات التقنية الحديثة من ماء وكهرباء ومواصلات آلية تجلت بربط مركز المدينة القديمة بخطوط الترامواي مع الاحياء الجديدة ومحطات السكك الحديدية .

وتطورت في القاهرة احياء « الكاردن سيتي » مقلدة شكلا وموضوعا التنظيم الانكليزي المعتمد على الانتشار الافقي للأبنية والانفتاح نحو الحدائق والشوارع العامة .

حركة السكان :

لقد كانت النتيجة الحتمية لمثل هذه الاجراءات بداية الهجرة من الداخل في الشمال الافريقي نحو المراكز الانتاجية الجديدة على الساحل وتركز ٤٠٪ من السكان في مساحة لا تتجاوز ٢٪ من المساحة الاجمالية للشمال الافريقي وبدأت التجمعات السكنية الفقيرة للوافدين الجدد بالظهور على مشارف المرافىء والمدن الصناعية منذ بدايات هذا القرن خاصة في الدار البيضاء والجزائر والقاهرة وتظهر جليا فيها جميع التناقضات والمشاكل التي عانت منها المدن الصناعية في الغرب مثل لندن وباريس قبل أكثر من قرن .

وتبقى المدن الداخلية في الشمال الافريقي ومدن حلب ودمشق بمنأى عن هذه المشاكل لأن الاستعمار منع امكانية التطور الصناعي في هذه المدن وظلت مستقرة سكانيا كونها تستقبل مهاجرين من الأطراف لأن نشاطها الاقتصادي اقتصر على سكانها المحليين من تجار وحرفيين .

الاستقلال السياسي والتطور الاقتصادي والآثار المترتبة على تطور المدينة العربية :

ان انهيار الامبراطورية العثمانية وخلاص البلدان العربية واحدة بعد الأخرى بعد الاستعمار الأوربي واستقلالها بعد الحرب العالمية الثانية واكتشاف مكامن النفط في شبه الجزيرة العربية والخليج وفي العراق والجزائر ومتابعة التفتيش من قبل السلطات الوطنية عن الثروات الطبيعية كالفوسفات وخامات الحديد والغاز مع نقل التقنية الحديثة للصناعة وتطوير الزراعة تطلب تطويرا مستمرا لوسائل النقل مع الاهتمام بشكل خاص بتطوير المواطنين ونقلهم نوعيا من مرحلة التجهيل الإلزامي إلى مراحل العلم بكافة مراحله وأنواعه كل ذلك أدى خلال فترة زمنية قصيرة إلى تحول كبير في بنية وعدد سكان المدن العربية الرئيسية وتحولت سريعا من مدن اقليمية متوسطة أو صغيرة إلى عواصم ادارية ومراكز علمية وتجمعات صناعية ومراكز اقتصادية وعقد مواصلات هامة وزاد عدد السكان فيها على شكل سلسلة هندسية بسرعة مذهلة .

لقد احتاجت لندن إلى ٢٠٠ عام كي يصبح عدد سكانها ٤,٠٠٠,٠٠٠ أربعة ملايين كما ان باريس احتاجت إلى قرن من الزمن حتى يزداد عدد سكانها من ١,٢٠٠,٠٠٠ إلى ٢,٠٠٠,٠٠٠ مليوني ساكن .

في حين زاد عدد سكان دمشق خلال ثماني سنوات من ١,٣٧٠,٠٠٠ شخص عام /١٩٧٠/ إلى ٢,٠٠٠,٠٠٠ مليوني نسمة عام ١٩٧٨ (كما ورد في دراسة « غسان نويلاتي » حول الخصائص المشتركة للمدينة العربية المتمثلة بمدينة دمشق) . كما ان مدنا صغيرة مثل الكويت وبيروت ازيلت بكاملها تقريبا لتحل محلها عواصم جديدة اوربية الشكل والمضمون لا علاقة لها بالماضي والتراث والبيئة ورغم المحاولات الحديثة التي يبذلها المصممون والمخططون بغية إظفاء طابع مميز الا أن هذه الجهود تبقى ذات تأثير محدود وتظل مدينة الكويت مثلها مثل العديد من المدن في المملكة العربية السعودية وباقي الأقطار العربية بعيدة كل البعد عن التلاؤم مع الطبيعة والمناخ والتكوين النفسي والواقع الاجتماعي والديني لسكان هذه المدن .

والدار البيضاء أضحت صورة واضحة للتناقضات الكبيرة بين الأحياء الغنية والأحياء الفقيرة تماما كما كانت الحال في أوج أزمة المدينة الرأسمالية .

وتقطع أوصال العواصم الكبرى كالقاهرة وبغداد وتزال أجزاء هامة من المدينة القديمة لتحل محلها احياء اوربية في تخطيطها وعمارتها متناقضة كليا مع المحيط المجاور وخاصة مع احياء النازحين من فلسطين أو أولئك المهجرين من أراضيهم نتيجة الحروب في المنطقة في الجولان والضفة الغربية والقناة وسيناء ولبنان والخليج العربي .

ان التطور العاصف في عدد السكان لبعض المدن في الوطن العربي وخاصة عواصمه ومراكزه الادارية والتجارية وعقد مواصلاته ومرافئه أدى إلى ضياع الهوية في غالبية الأحيان وانشاء مدن كارثية اقتصادية سواء في أبعادها أو عمارتها ، كما ان هذه المدن تشكو « خلاف بعض الحالات الخاصة » في الكويت وبعض مدن الخليج والعربية السعودية من مشاكل هامة لا يبدو حلها ممكنا في الأفق المنظور وأهمها :

١ ـ النقص الكبير والتناقص في المخصصات السكنية وتدل الاحصاءات على ان نصف سكان المدن الكبرى يعانون من نقص فادح في هذه المخصصات .

٢ ـ النقص الكبير والتوزيع العشوائي للمؤسسات التجارية والادارية والتعليمية والتثقيفية والترفيهية والصحية .... الخ .

٣ ـ مشاكل المواصلات وصعوبة الحركة في المدينة والنقص الكبير في مواقف السيارات ووسائط النقل المشترك والخدمات الفنية من مجاري ومياه شرب وكهرباء وهاتف .

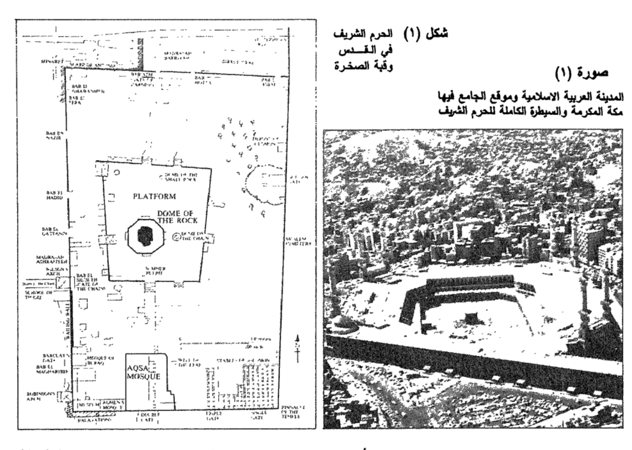
٤ ـ النقص في المساحات الخضراء وفقدانها من بعض المناطق السكنية أحيانا والتوزيع السيء عند اختيار مواقعها .

٥ ـ تلوث البيئة نتيجة انتشار الصناعة ضمن وحول المدن دون دراسة أو مراقبة ، ان تنظيف مجاري بردى من نواتج الصناعة قدرت تكاليفه في عام ١٩٨٠ بما يزيد على مليار ليرة سورية .

ويشكل التخطيط الجديد والعمارة الحالية والنتائج المترتبة على ذلك المشكلة الرئيسية التي يعاني منها سكان المدن الكبرى اجتماعيا وصحيا واقتصاديا فلا الراحة مؤمنة يزاول الخصوصية من هذه العمائر « التي نطلق عليهم اسم الحداثة » كما ان شروط العزل والتهوية والتشميس لم تعد من القضايا التي نهتم بها كمخططيين ومعماريين اضافة إلى أن كلفة الاقتناء والاستثمار والانتقال تشكل كارثة اقتصادية للبعض كما أنها مستحيلة بالنسبة للبعض الآخر من صغار الكسبة وهم غالبية سكان هذه المدن .

ان الانقطاع الكبير بين المتوفر والمرغوب بين الماضي والحاضر قلل إلى حد كبير من الطموحات الكبيرة التي كانت تراود الخيال بعد الاستقلال نحو مستقبل أفضل .

ان ما ربحناه من التقليد كان ضياع الهوية في كثير من الأحيان حيث تم تقطيع أوصال المدن القديمة وازالة عناصر أساسية وهامة منها تحت راية التحديث .



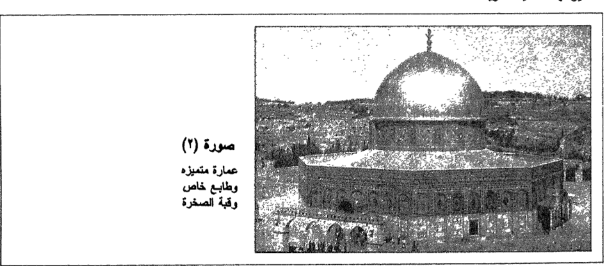
شكل (١) الحرم الشريف في القـــدس وقبة الصخرة

صورة (١)

المدينة العربية الاسلامية وموقع الجامع فيها مكة المكرمة والسيطرة الكاملة للحرم الشريف

وهكذا فقد العديد من هذه المدن هويته نتيجة بتر أجزاء هامة منها كما هو الحال بالنسبة لمدينة دمشق حيث غرس فيها بشكل مصطنع عناصر جديدة ذات كتل غريبة في مواقع احيائها القديمة ، ورغم المحاولات الخاصة التي بذلت في مدن أخرى للحفاظ على المدينة القديمة كما هو الحال بالنسبة لمدينة فاس ومراكش وفي تونس وحلب حيث تشكل الجهود المبذولة لذلك عنصرا هاما من عناصر النشاط الاجتماعي والثقافي اضافة إلى الاهتمام الاداري .

رغم ذلك فان مدينة حلب تعاني منذ خمسينيات هذا القرن وحتى الوقت الحاضر العديد من المشاكل سنحاول في هذا البحث دراسة أسبابها والعوامل المؤثرة فيها وتحليل الاجراءات المتخذة أو التي يمكن اتخاذها في المستقبل ضمن الامكانيات المتاحة سياسيا واجتماعيا واقتصاديا لنساعد ما أمكن في فتح الطريق أمام الحلول الممكنة لمشاكل المدن الكبيرة وخاصة منها تلك التي تزخر بتراث وعمارة فريدة بعد تحليل العوامل المؤثرة الطبيعية الفيزيائية والتاريخية والاقتصادية والثقافية والسياسية والادارية وتلك التي لازالت تؤثر على وجود ومتابعة المسيرة لهذه المدينة الفريدة .



صورة (٢)

عمارة متميزه وطابع خاص وقبة الصخرة

حلــــب

هناك العديد من المدن الهامة التي ظهرت منذ ألوف السنين ثم زالت واندثرت بعد أن لعبت دورا اقتصاديا هاما حيث كانت في زمانها نقط ارتباط واتصال هامة كتدمر والبتراء وتيمغاد وسبراطة[٦].

وهناك مدن كانت مراكز زراعية مثل الرصافة ثم زالت بعد أن سدّت أقنيتها الرومانية وامتنع الماء عن صهاريجها .

ومدن بغداد والقاهرة وفاس ظهرت كمراكز للحكم والادارة وتحولت فيما بعد لتكون مراكز للعلم والصنعة في مواقع هامة ونقط ارتباط رئيسية كانت لها كل الظروف الملائمة جغرافيا وسياسيا واقتصاديا لتتابع مسيرتها المظفرة ولتأخذ أبعاداً جديدة رغم ما مر عليها من كوارث ونكبات .

وحلب الشهباء شقيقة المدن القديمة وصنو الحديثة حالة فريدة بين المدن[٧] بداياتها تذهب بعيدا ألوف السنوات وحاجزها طراز فريد من نوعه يجمع تراث البشرية ويؤلف بين القديم والحديث رغم الاساءات الكبيرة والمعاناة التي لازالت ترهق كاهل هذه المدينة .

ونسيج حلب العمراني يتحدى الأنظمة والطرز المختلفة ويذيبها جميعا في بوتقته يخرج منها كلا متماسكا ليس بالشطرنجي اليوناني أو الروماني[٨]. وليس بالنسيج العضوي لمدن الاقطاع في القرون الوسطى[٩] رغم العديد من احيائها السكنية العامرة التي تساير في شكلها وتخطيطها وعمارتها مدن هذه المرحلة التاريخية وهذه الاحياء الحديثة التي ارتبطت عضويا مع احيائها وحاراتها القديمة ومدينتها التاريخية رغم اتباعها الاسلوب الهوسماني في المعالجة والتخطيط[١٠] حيث الشوارع العريضة المستقيمة في احياء العزيزية والجميلية والاسماعيلية والأبنية الطابقية على طراز عصر النهضة الأوربية ذات الانفتاح نحو الخارج والتي ظهرت في حلب منذ نهايات القرن الماضي وبدايات القرن الحاضر نتيجة الاحتكاك بين تجار حلب وتجار اوربا ، وبذلك ظهرت اتجاهات حديثة في العمارة والتخطيط لاقت هوى واستجابة لدى الفئات الموسرة التى أرادت أن تركز مواقعها وتؤكد على قوتها الاقتصادية من خلال عمارة مختلفة عن المألوف حتى ذلك الحين شكلا وموضوعا . وبدلا من الدار التقليدية صار التوجه نحو العمارة الطابقية المنفتحة على الشارع بدلا من الصحن الداخلي وزالت الزخارف والنقوش وحلت محلها زخارف وأعمدة من الطرز اليونانية أو الرومانية الحديثة وهكذا كانت بدايات العمارة العالية في حلب ورغم ذلك تشكل حلب صورة صادقة للتطور الاجتماعي والعلمي في مدينة تعتمد في اقتصادها على الزراعة والحرف والتجارة المحلية والعالمية بالاضافة إلى أهميتها السياسية والعلمية .

الموقع والتكوين العضوي الفيزيائي والعوامل التاريخية المؤثرة في تطور مدينة حلب :

حلب مدينة سورية تقع شمال غرب سورية على خط الطول ١٢٠٠° ٣٦ وخط العرض ٣٠ ٣٧°٠٩ وتبعد عن البحر الأبيض المتوسط بخط طيران طوله ١٢٠ كم تقريبا .

---

(٦) تدمر في الصحراء السورية والبتراء في الأردن وتيمغاد في الجزائر وسبراطة في ليبيا مدن تخطيطها شطرنجي من العهد الروماني .

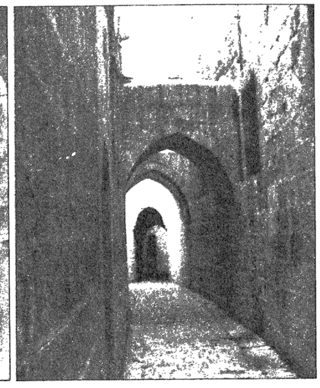
(٧) لم يخطيء « أرسطو » المعلم الاول حين استأذن الاسكندر من اجل الاقامة والاستجمام في حلب وليبقى فيها أشهرا كما يحدثنا عن ذلك « ابن العديم » ولِيأتي من بعده « لامارتين » الشاعر الفرنسي فيسكن فيها عاما في محلة الكتاب بموقع القصر البلدي الذي ينشأ حاليا ويستشهد شكسبير بحلب في شعره مرتين بمسرحيتيه الشهرتين عطيل وماكبث وثلاثة قرون يصفها الرحالة الانكليزي بوكوك بأنها أجمل مدن الشرق .

(٨) رغم الملامح الواضحة لهذا الطراز المتمثل بتخطيط حي الجلوم الشطرنجي والأسواق القديمة الضاجة بالحركة منذ وجودها قبل ألفي عام حتى الآن بنسيجها الفريد ذي الطابع المتخصص والتي تفوق بتنظيمها وحماية المتبضعين منها أفضل المجمعات التجارية ويصفها جميع من كتب عنها من عرب وأجانب بأنها أجمل وأهم الأسواق في المدن الاسلامية قاطبة .

وترصع هذا النسيج مجموعة من الجوامع تعود لحقب تاريخية مختلفة ويأتي في مكان القلب منها الجامع الأموي أول جامع اسلامي بني بأكمله في موقع المعبد اليوناني والبازيليك الروماني والكتدرائية المسيحية وحافظ على شكله وهيئته منذ ما يزيد على ثلاثة عشر قرنا من الزمن وكانت مئذنته المربعة نموذجا يحتذى إلى العديد من الجوامع فيما بعد .

(٩) تعتبر احياء الجديدة وقسطل الحرامي وبنقوسا وجب قره مان بتكوينها الخاص على اسلوب المدن الاقطاعية بطرقها وقبابها بحاراتها وأزقتها بدورها وقصورها وجوامعها وكنائسها وحماماتها واستمرار الحياة فيها دليل أكيد على تطور الفكر والصنعة منذ مئات السنين حيث تمكن البناة من استيعاب فنون وعلوم العصر وقدموا لنا عمارة وتخطيطا قابلين للتطور والملائمة مع حاجات القصور المختلفة المادية منها والروحية وتؤمن شروط الراحة لسكانها حيث الخصوصية المطلقة والعزل الحراري الممتاز والتلاؤم مع شروط البيئة والمناخ .

(١٠) هوسمان : رئيس بلدية باريس في مرحلة الامبراطورية الثانية ما بين ١٨٥١ ـ ١٨٧٠ أيام نابليون الثالث وتعود اليه أفكار اختراق المدينة القديمة بشوارع عريضة ومستقيمة تنطلق من ساحة دائرية وقد لحظ المخطط التنظيمي لباريس الذي وضع في هذه المرحلة شوارع بطول ٣٨٤ كم شق منها ٩٥ كيلومترا ضمن باريس القديمة وأزيل بذلك ٥٠ كيلومترا من الطرق والأزقة القديمة المتعرجة وبذلك استطاع نابليون الثالث من فرض سيطرته التامة على باريس القديمة مركز الاضطرابات والاضرابات العمالية خاصة بعد فشل ثورة ١٨٤٨ العمالية وعند تصديقه على المخطط قال « ان مدفعا واحدا في ساحات باريس كفيل بابادة المشاغبين » شكرا يالهي « Dieu Merci » .



صورة (٣) الجو الخاص لحواري حلب القديمة (الجلوم)

صورة (٤) الأسواق التقليدية

ويعود وجودها لموقعها الجغرافي الهام في نقطة ارتباط بين آسيا الصغرى في الشمال ومصر وشبه الجزيرة العربية في الجنوب وبين البحر الأبيض المتوسط في الغرب وبلاد ما بين النهرين وأقصى الشرق الآسيوي في الشرق في موقع (تصارعت فيه القوى العظمى منذ بدايات التاريخ وحتى عهد قريب) على ارتفاع ٤٠٠ م عن سطح البحر .

وتبدو للقادم اليها فجاءة وسط تلال موزعة في سهل خصيب تحيط بقلعتها الشهيرة التي تنتصب في جلال ووقار تتحدى الزمن والكوارث فهي مركز الحماية والسلطة ومقر القيادة على مدار السنين لتصبح منذ حين مركزاً للفنون والآثار والمهرجانات الفنية والمحلية والدولية .

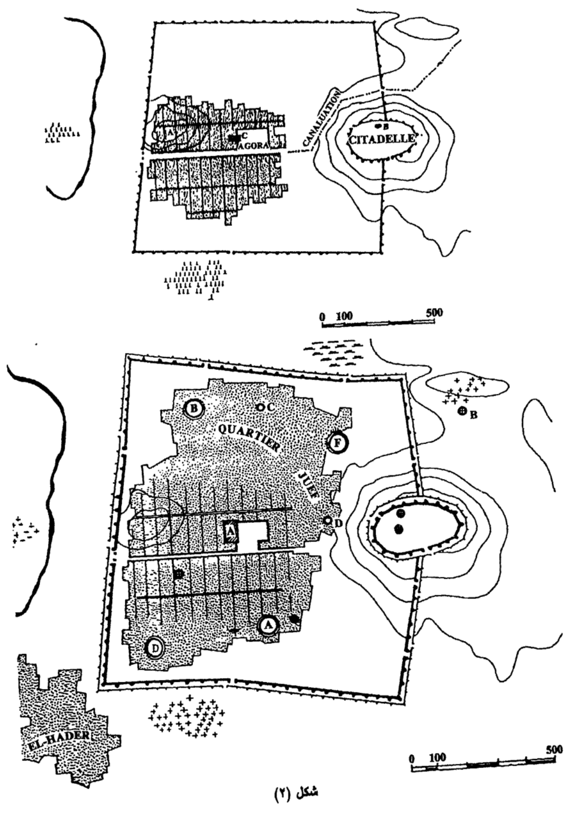
ومناخ حلب حار في الصيف بارد ممطر ومثلج أحيانا في الشتاء الا أنها تتمتع برطوبة نسبية محدودة مما جعل امسياتها الصيفية غاية في اللطافة .

وتاريخ حلب مرتبط منذ أكثر من أربعة ألاف عام ارتباطا وثيقا بتاريخ سورية فقد جاء ذكرها في الكتابات التاريخية المصرية عند الحديث عن معركة قادش عام ١٦٢٨ قبل الميلاد لتصبح عاصمة اقليمية للامبراطورية الاشورية في القرنين التاسع والثامن قبل الميلاد .

وفي مرحلة الاجتياح اليوناني على يد الاسكندر المقدوني لغربي آسيا في نهايات القرن الرابع قبل الميلاد ظهر فيها الحي اليوناني ذي التخطيط الشطرنجي في موقع الجلوم حاليا وفي العهد الروماني تزداد أهميتها التجارية ولكبر أسواقها التي تتابع مسيرتها المظفرة لتصل الينا على ما هي عليه في الوقت الحاضر .

ومنذ الفتح الاسلامي عام ٦٣٦ أخذت المدينة طابعها الجديد المتميز فهي المركز العسكري والسياسي والاقتصادي المتقدم في الدولة الإسلامية وقلعة التصدي أمام الروم وتأخذ الأوج أيام الحكم الأيوبي والحمداني حيث اتسعت رقعتها وامتدت أسوارها ، وحلب اليوم مأثرة من مآثر العرب والمسلمين تزخر بالكثير من المعالم المعمارية الهامة المدنية والدينية والعسكرية التي تعود إلى ذلك العهد وأهمها جوامعها ومدارسها ومكاتبها وبيمارستاناتها وأسوارها وتحصينات القلعة ومدخلها ودار الامارة فيها حيث كانت أحد المقرات الرئيسية للسلطة الاسلامية .

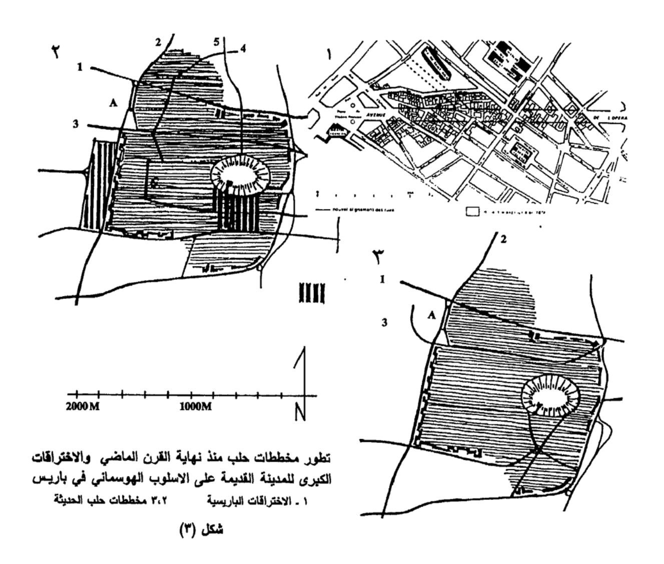
وتسقط مدينة حلب عام ١٥١٦ بيد العثمانيين بانهزام قانصوه الغوري في معركة مرج دابق شمالي حلب فتغدو مدينة داخلية من مدن الامبراطورية العثمانية وتفقد أهميتها العسكرية الا أنها تحافظ على وضعها الاقتصادي وخاصة الحرفي والتجاري فتكثر الخانات والقنصليات فيها وتغدو إحدى ولايات السلطنة العثمانية .



شكل (٢)

١ - الحى اليوناني

٢ . المدينة فى المرحلة الرومانية والبدايات البيزنطية



تطور مخططات حلب منذ نهاية القرن الماضي والاختراقات الكبرى للمدينة القديمة على الاسلوب الهوسماني في باريس
١ ـ الاختراقات الباريسية ٣،٢ مخططات حلب الحديثة

شكل (٣)

وتعود حلب للانتعاش من جديد منذ انشاء الخط الحديدي الحجازي الذي ربط المدينة عالميا من جديد بوسائل النقل العصرية وتحط آخر قافلة في أسواق حلب في أوائل هذا القرن فتدشن بذلك بداية عصر جديد للمدينة حيث تتسع شمالا وغربا وتتابع مسيرتها عاصمة لولاية حلب ابان الانتداب الفرنسي حتى عام ١٩٣٦ لتصبح أحد المحافظات السورية حتى وقتنا الحاضر .

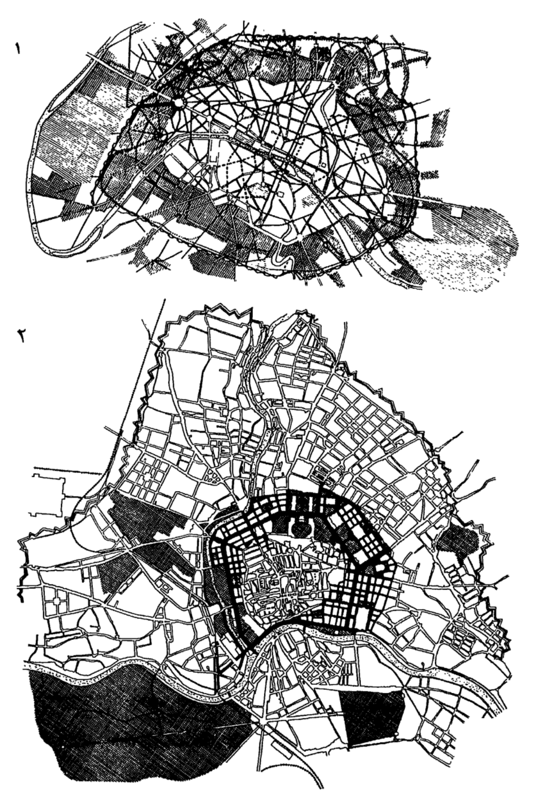
التطور السكاني والعوامل المؤثرة :

في بدايات هذه القرن لم يتجاوز عدد سكانها ١٨٠,٠٠٠ ساكن وفي الخمسينات وبعد الاستقلال مباشرة كان عدد السكان حوالي ٣٥٠,٠٠٠ ساكن وعن وضع أول مخطط تنظيمي للمدينة بعد الاستقلال ونتيجة احصاء دقيق عام ١٩٥٢ كان عدد السكان ٣٨٢,٠٠٠ شخص وعلى هذا الأساس تم تقدير عدد السكان لعام ١٩٨٠ بـ ٧٥٠,٠٠٠ شخص الا أن الواقع فاق كل التقديرات فسكان حلب اليوم فعليا ١,٥٠٠,٠٠٠ ويقدر لهم أن يزيدوا على ٢,٥٠٠,٠٠٠ في نهاية هذا القرن اذا ظلت وتيرتا التزايد الطبيعية والعارضة على ماهما عليه الآن .

لقد كان تزايد السكان حتى مرحلة الاستقلال منطقيا ومعقولا ويتلاءم مع الزيادة الطبيعية للسكان مضافا اليه الزيادة العارضة الناجمة عن هجرة بعض الاقليات المسيحية نتيجة الجور العثماني وخاصة الأرمن منهم .

وبالفعل فان الهجرة لم تكن واسعة وكانت عارضة نتيجة لظروف سياسية كما ذكرنا آنفا ولم تكن هجرة أبناء الريف إلى المدينة معروفة آنذاك لانعدام فرص العمل ولارتباط أبناء الريف بالأرض واستثمارها الزراعي .

لقد كانت التجارة والحرفة أساس الاقتصاد في المدينة وأسرار الحرف وامكانيات التجارة كانت محصورة بأيدي سكان المدينة لذلك فان اقتحام هذا السور من التقاليد كان أشبه بالمستحيل بالنسبة للنازحين من الريف .



شكل (٤) المدينة الرأسمالية وبداية عصر الاختراقات في المدن التقليدية والتنظيم الحلقى الشعاعي

١ - باريس المخطط الهوسماني في أواسط القرن التاسع عشر
٢ - فيينا «الرينغ» مكان الاسوار والشوارع المتفرعة عنه وبداية مدرسة جديدة في التخطيط

وظل الاقتصاد على ما هو عليه في مرحلة الاستعمار الفرنسي ولم يدخل التصنيع إلى البلاد الا مع نهايات الحرب العالمية الثانية وبدايات مراحل الاستقلال حيث اتيحت للبورجوازية التجارية بالتعاون مع النيرين من الاقطاعيين بانشاء صناعات ترتكز أساسا على تصنيع المنتجات الزراعية كالقمح والشعير والقطن فيما بعد .

لقد سنت القوانين من قبل البرلمانات البورجوازية التي تؤمن الحماية للانتاج الوطني وهكذا سرت عدوى التصنيع كالنار في الهشيم وتحول الحرفيون ذوي الانتاج الضيق إلى صناعيين أصحاب صناعات تتطور باستمرار وكانت الأسواق العربية في العراق والاردن والعربية السعودية والكويت وحتى في لبنان وأحيانا في مصر مجالا حيويا لتصريف الانتاج الحلبي .

وتنتقل المدينة خلال فترة زمنية قصيرة جدا لتصبح مركزاً صناعيا هاما وعقدة مواصلات هامة خصوصا بعد انشاء مرفأ اللاذقية وتبدأ جيوش الوافدين من الريف نحو المدينة مؤمنة اليد العاملة الرخيصة واللازمة للعمل في المصانع التي كانت تنتشر كالفطر في شرق المدينة وشمالها وجنوبها ويتوضع العمال الجدد في هذه المناطق حول المراكز الصناعية وتتحول غوطة حلب وكرومها إلى غابة من الحجر والأسمنت .

تطور المخطط العمراني :

العوامل التاريخية والدينية ، السياسية والادارية ، الاقتصادية والسكانية .

فهي مكان للعيش الرغيد في موقع استراتيجي هام كان على الدوام مركزا سياسيا واداريا تجاريا وحرفيا وعقدة مواصلات هامة ، لذلك كانت حلب مقراً للوافدين اليها ما أن يصلوها فاتحين حتى يستقروا فيها ويندمجوا مع أهاليها .

وهكذا أذن الاسكندر المقدوني لجنده بعد احتلالها كي ينشئوا حيا لهم في الغرب لازالت ملامحه تبدو واضحة للعيان في النسيج الشطرنجي في الجلوم .

لقد حافظت حلب علي هيئتها إبان الحكم الروماني والبيزنطي فيما بعد الا أنها زادت اتساعا في حينه وكان لها سورها الثاني على تخوم سورها الأول .

ومنذ الفتح الاسلامي عام ٦٣٦ م أصبحت حلب إحدى المدن الكبرى في العالم الاسلامي وتغيرت البنية السكانية فيها فاستوطن العرب المسلمون في الجنوب والشرق وحل المسيحيون واليهود في الجزء الشمالي الغربي من المدينة وانعكس هذا الواقع الاجتماعي عمارة وتخطيطا وأصبحت الجوامع والحمامات والمدارس والبيمارستان جزءا لا يتجزأ من الطرف المسلم في حين ظهرت كنائس الطوائف المختلفة حيث يقطن المسيحيون وكانت الأسواق والمحترفات عنصر الربط بين قسمي المدينة .

وفي العصر المملوكي وحتى القرن الخامس عشر اتسعت رقعة المدينة وكسبت سورها الثالث الذي امتد شرقا ليحتضن قلعتها التي أضحت في موقع القلب من المدينة بعد أن كانت على أطرافها الشرقية الا أن أسوار المدينة ضاقت بسكانها فراحت تتسع مع بدايات القرن الخامس عشر وظهر حي الجديدة خارج الأسوار في الجزء الشمالي الغربي للمدينة ليكون قصرا للبورجوازية المسيحية في حين استقر العديد من الأعراب على تخوم أسوارها في الغرب والجنوب والشرق .

وتزخر مدينة حلب بروائع العمارة المملوكية ويتجلى ذلك في الجوامع والمدارس والحمامات التي لازالت تحافظ على شكلها وتفاصيلها وتشكل عنصر الجذب الرئيسي للعلماء الدارسين والمهندسين والباحثين في تاريخ هذه المدينة ومجالات تطورها والعاملين على احياء التراث فيها .

وتتسع المدينة شمالا وشرقا ابان الحكم العثماني وتظهر الاحياء التركية الجديدة حول مراكز الجند فيها ولازالت احياء اقيول في الشمال وجب قره مان وحمزة بك في الشرق تحمل أسماءها منذ ذلك الحين .

وتميز النسيج في مناطق التوسع بالعضوية المطلقة على عكس بدايات المخطط الشطرنجي ضمن الأسوار .

مخطط يونغ yong التنظيمي :

في عام ١٨٨٢ وأمام التوسع الحضري للمدينة خارج أسوارها وجدت السلطة العثمانية ضرورة ملحة لوضع مخطط تنظيمي للمدينة بشقيها فقام المهندس الألماني يونغ yong بوضع المخطط التنظيمي للمدينة فدمج حلب بقسميها ضمن الأسوار وخارجها بازالة سورها الشمالي وشق شارعا مستقيماً على امتداد السور الشمالي للمدينة فوق خندقها وقد تم تنفيذه بالفعل ويشكل شارع الخندق حاليا المصب الرئيسي لعناصر الحركة من الشمال والجنوب .

وقد اشيدت على طرفيه عمارة متميزة تختلف كليا عن العمارة التقليدية للمدينة ذات طابع أوربي حيث الأبنية الطابقية وانعدام الفسحات الداخلية وتركز التجارة والحرف في الفراغات المطلة على الشارع كما ظهرت الزخارف والنقوش والحليات المستوردة على الواجهات الخارجية للأبنية التي برزت منها المشربيات الخشبية على الطريقة التركية من هنا كانت العودة مع بدايات التخطيط الجديد والعمارة التابعة له في حلب للجذور اليونانية حيث الشارع المستقيم هو المولد الرئيسي للمخطط التنظيمي والتكوين العمراني والمعماري في المدينة .

وتتابعت بعد ذلك المخططات التنظيمية للمدينة ونهجت جميعها منهج يونغ في التخطيط الذي يعتمد شق الشوارع والطرقات المتصالبة أحيانا والمتمركزة أحيانا أخرى كما يعتمد على العمارة الغربية شكلا وموضوعا وتفاصيل .

رؤوف باشا والي حلب التركي والمخطط التنظيمي الجديد لحلب في بداية القرن :

في بداية القرن قام رؤوف باشا والي حلب بتنظيم المناطق الغربية والشمالية الغربية وتم تنظيم حي العزيزية كامتداد طبيعي لحي الجديدة المسيحي وأحياء الاسماعيلية والجميلية في الغرب لعلية القوم والمترفين من المسلمين واليهود وظهر نتيجة لذلك المحور الثاني في المدينة الممتد شمالا وجنوبا على تخوم السور الغربي متعاطفا مع شارع الخندق في موقع ساحة باب الفرج أول الساحات في المدينة والتي أصبحت فيما بعد الساحة المركزية فيها ويرتبط اسمها بمشروع باب الفرج الذي سيكون لنا حديث عنه بعد حين .

المخططات العقارية والتنظيمية ابان مرحلة الانتداب الفرنسي ١٩٢٠ ـ ١٩٤٥ :

لديرافور Derrafourd ودانجيه Danger وايكوشار Ecouchard

خلال الحكم الفرنسي تم تنظيم المخططات الكادسترالية للمدينة عام ١٩٢٥ من قبل المهندس الفرنسي ديرافور Derrafourd واعتمد هذه المخططات دانجيه Danger الذي اقترح أول مخطط تنظيمي متكامل للمدينة بشقيها وقسمها إلى المناطق :

١ ـ المدينة القديمة .
٢ ـ مناطق التجارة والحرف والصناعات التقليدية .
٣ ـ المناطق السكنية .

كما اقترح انشاء شارع يخترق المدينة القديمة جنوبي شارع الخندق وعلى محاذاته الا ان هذا الشارع لم ينفذ في حينه .

وحافظ نظام البناء على تكوين المدينة القديمة واقترح نظاما للبناء في الاحياء الجديدة على النمط الأوربي والذي سارت أبنية جميع الاحياء الجديدة على اصوله .

وفي عام ١٩٣٦ وأمام تطور حركة المواصلات نتيجة اتساع رقعة المدينة كلف المهندس ايكوشار Ecauchard بوضع المخططات التنظيمية لمدينتي حلب ودمشق .

وكان المخطط الجديد امتدادا لمخطط دانجيه فأكد على ضرورة اختراق المدينة القديمة بمحور يوازي شارع الخندق لأسباب سياسية بغية القضاء على المقاومة الوطنية المحتمية داخل المدينة القديمة كما اقترح استكمال الحلقة "Ring" حول المدينة القديمة بانشاء شارعين مسارين للأسوار في الجنوب والشرق وبالفعل تم تنفيذ الشارع الشرقي من باب النصر إلى باب الحديد ليتجه جنوبا ومن ثم غربا عند الأصيلة ليوجد فراغا جديدا ملاصقا للقلعة تقام فيه دار الحكومة في ظل الانتداب في موقع يقابل تماما قاعة العرش في قلعة حلب .

وتنفذ اعتمادا على هذين المخططين ثلاثة خطوط للتراماوى حيث امتد الأول والثاني من الغرب عند محطة الشام للسكة الحديدية حتى بوابة المدينة عند خان الحرير والآخر على مسيرة شارع الخندق حتى السراى الجديدة في حين تعامد الثالث معهما فربط الاحياء الشمالية بمركز المدينة .

وبذلك انتقلت الحركة في المدينة نقلة نوعية من الجر الحيواني إلى الجر الآلي وكان لهذا الحدث انعكاس كبير على توسع المدينة في المستقبل وخاصة في الشمال والغرب .

التطور العمراني والمخططات التنظيمية لمدينة حلب منذ الاستقلال وحتى الآن :

بالغاء التشريعات الاستعمارية المقيدة للتطور الصناعي من قبل السلطة الوطنية مباشرة بعد الاستقلال عام ١٩٤٥ / وجدت البورجوازية التجارية والملاك العقاريون وكبار الحرفيين والنيرين من الاقطاعيين فرصتهم الذهبية في انشاء صناعة وطنية وان المدينة مهيأة فنيا وماليا وفكريا لمثل هذا التطور فكان انتشار الصناعة على مسارات مصادرها الأولية في الشرق والشمال حيث زراعة الحبوب والقطن وبدأت المصانع تزيح البساتين وكروم الفستق لتحل محلها وبدأ النقل يخترق المدينة من الغرب والشمال والشرق واضحت الحاجة ملحة لوضع مخطط تنظيمي جديد للمدينة يستطيع ضبط التوسع وتنظيم العلاقة بين القديم والحديث بين مراكز الاقتصاد في وسط المدينة ومراكز الانتاج على أطرافها .

مخطط Gutton كوتون وبدايات التحول الجذري للهيكل التنظيمي في بنية المدينة القديمة :

في عام ١٩٥٢ استدعت بلدية حلب استاذ العمارة وتخطيط المدن في كلية الفنون بباريس Baux Arts لدراسة الوضع الراهن للمدينة وتقديم الاقتراحات الأولية للمخطط التنظيمي لمدينة حلب بقسميها القديم والحديث وليتم من خلاله أيضا ضبط التوسع العشوائي للمدينة وخاصة على أطرافها الجنوبية الغربية في الأنصاري والجنوبية الشرقية في السكري وكذلك في كروم وبساتين المنطقتين الشرقية والشمالية .

وفي عام ١٩٥٤ تقدم كوتون بمخططه التنظيمي المقترح لتنظيم المدينة وتطوراتها حتى عام ١٩٧٥ وتم تشكيل مكتب في بلدية حلب لدراسة هذا المخطط وتقديم التفاصيل الخاصة لجميع المناطق المدروسة قبل تصديقها من وزارة الداخلية وكلف المكتب الفني كذلك بتقديم نظام عمراني « ضابطة البناء » يتم من خلاله القواعد التنظيمية للمناطق المختلفة وأصول ترخيص الأبنية على أنواعها وضبط المخالفات فيها .

ويعتمد المخطط التنظيمي لكوتون حركة على الاسلوب الباريسي في التخطيط وذلك برسم حلقتين أولاهما داخلية تحيط بالمدينة القديمة مسايرة لأسوارها وتصب عليها جميع الشوارع المتجهة من المحيط نحو المركز والثانية محيطية على بعد أربعة كيلو مترات عن الأولى توزع من خلال الحركة الخارجية وتوجه حركة الترانزيت خارج حدود المدينة ويربط بين الحلقتين محوران أساسيان .

الأول غربي شرقي يخترق مع تفرعاته المدينة القديمة ويشطرها شطرين ويصل بين الطريق الرئيسية القادمة من جنوب وغربي سورية مع الطريق المتجه نحو الشرق .

الثاني شرقي جنوبي يتعامد مع المحور الأول ويخترق المدينة القديمة أيضا ليصب أحد تفرعاته أمام مدخل الجامع الأموى بعد اختراقه لأحياء الجديدة والقلة .

وكانت النتيجة المباشرة لذلك هدم عشر المدينة القديمة ضمن الأسوار وازالة احياء كاملة خارج الأسوار مع العديد من الأبنية الأثرية الهامة والدور الحلبية المشهورة وانشطرت المدينة القديمة ضمن الأسوار وخارجها بشوارع رئيسية كانت انعكاسات اكساء أطرافها بأبنية مرتفعة سيئة للغاية حيث حرمت المدينة القديمة من أهم عاملين :

التجانس في التكوين .
والخصـــــوصية .

وكانت النتائج المباشرة لذلك حرمان المدينة القديمة من المؤثرات المناخية المعدلة للطقس الحار في الصيف حيث حدت الأبنية المرتفعة الرياح الغربية والشمالية الغربية التي تلطف من شدة الحرارة صيفا كما ان ادخال النقل الثقيل اليها عبر شوارع الاختراق لوث أجواءها وحرمها من هدوئها وأمنها .

الحركة السكانية :

لذلك كانت هجرة الموسرين منها نحو الأحياء الغربية الحديثة والمترفة وتتحول بذلك الدور الشاغرة من سكانها لمحترفات أو مستودعات وليتم تقسيمها أحيانا لدور صغيرة كل ذلك أدى إلى تغيير التركيب الاجتماعي والتكوين الاقتصادي ضمن المدينة القديمة .

ان ما يميز المدينة القديمة هو الاصطفاء التاريخي لعناصرها المكونة وتوضيع هذه العناصر في مواقع محدودة تؤدي وظيفتها بشكل متكامل مع العناصر الأخرى عن طريق حركة متسلسلة تبدأ من العام حيث الأسواق لتنتهي بالحارات الخاصة ضمن الأحياء السكنية بتناغم فريد بين الكتلة والفراغ يحقق بشكل مثالي التلاؤم مع الشروط المناخية والاستجابة الكاملة للعوامل النفسية والمعتقدات الدينية .

ويشكل الجامع الأموي المدرسة الأولى في العمارة الدينية والمدنية في المدن الاسلامية عامة ومدينة حلب على وجه الخصوص .

حيث الصحن الداخلي للحركة العامة والأروقة والقبلة للصلاة والحوار صيفا وشتاء والانفتاح الكامل نحو الداخل حيث الفراغ المحدد الذي يؤمن جوا مثاليا وحماية طبيعية من العوامل المناخية الضارة صيفا مع كسر شوكة الرياح الباردة القادمة من سيبريا شتاء .

لقد فات كوتون عند وضع مخططه التنظيمي أمران هامان :

أولهما : أن المدينة القديمة لا يمكنها بتكوينها الخاص التلاؤم مع النقل السريع والثقيل لأن ذلك يتطلب شبكة مواصلات متكاملة على أطراف شوارع الاختراق بالاضافة إلى أن ادخال شوارع الحركة هذه يتطلب تغيرا نوعيا في استعمالات المباني وقد كان ذلك كما ذكرنا سابقا بتحويل العديد من الدور والأبنية الهامة كالخانات والحمامات إلى محترفات أو مراكز صناعية صغيرة أو إلى مستودعات وذلك أدخل الحركة الميكانيكية قسرا إلى داخل المدينة القديمة .

ثانيهما : التفكير الخاطىء كشف المباني الأثرية كالجامع الأموي والخانات والحمامات وغيرها على الحركة الرئيسية في الشوارع مقلدا الاسلوب الأوربي في ذلك غير عارف بأن الكسوة الخارجية للأبنية الأوربية عنصر متميز في حين تتركز العناصر المعمارية والتفاصيل الزخرفية داخل أبنية المدينة العربية والاسلامية .

ان هدم الأبنية حول نوتردام باريس لكشف معالمها الخارجية قلل من أهميتها وضيّع مقياسها الا أن كشف الفراغ حولها مكن الناظر اليها من استشفاف هيكلها الانشائي وعناصر تكوينها المعمارية والزخرفية والنحتية ، في حلب كان ظهور الجدران الصماء لهذه الأبنية متناقضا كليا مع واجهات الأبنية الحديثة المجاورة سواء من حيث الارتفاع أو من حيث المعالجة المعمارية .

النظام العمراني والاجراءات الحقوقية الخاصة لتنفيذ المخطط التنظيمي :

١ - في التطبيق : منذ المراحل الأولى الخاصة بتصديق المخطط التنظيمي ظهر التناقض مباشرة بين المصالح المتعارضة للغالبية العظمى من سكان المدينة والبورجوازية العقارية من الملاك .

وبعد اصدار بلدية حلب قراراتها بتطبيق قانون تنظيم عمران المدن الذي سنته السلطات الاستعمارية الذي ينزع الملكية الشخصية عن عقارات مناطق التنظيم بعد تقدير قيمتها فيصبح الملاك الأصليون شركاء مساهمين في العقارات الجديدة الناجمة عن تطبيق النظام العمراني بعد الاقتطاعات الضرورية لشق الشوارع الجديدة في موقع التنظيم .

لذلك كانت المساومات والمداخلات على أشدها في سبيل ابعاد العقارات عن أماكن شق الشوارع وجعلها مشرفة عليها .

لقد بلغ عدد الاعتراضات على تنفيذ مراحل المشروع أرقاما خيالية وكان المتنفذون هم المستفيدون فعلا من تطبيق المخطط التنظيمي سواء في المدينة القديمة أو في المواقع الخالية من العمران على حد سواء حيث كانت الجهود تبذل لتبديل استعمالات الأراضي وهكذا حولت المواقع المخصصة للبساتين والمناطق الخضراء في المخطط التنظيمي لتصبح مناطق سكنية وبذلك جنى المضاربون والسماسرة نتيجة لذلك الملايين خلال فترة زمنية قصيرة ومنذ هذه الفترة ظهرت طبقة جديدة من البورجوازية العقارية التي تابعت أنشطتها فيما بعد لتكون المسيطرة بشكل كامل على سوق الأراضي والبناء حيث احتكرت الملكية العقارية ووجهت التوسع في المدينة في الوجهة التي رسمتها كما حددت عوامل استثمار الأراضي بالشكل الذي يعود عليها فيه بأكبر الأرباح .

وهكذا ضرب عرض الحائط بالمبادىء التنظيمية المتعلقة بالكثافات السكانية والتوجيه والتهوية والتشميس وعدل النظام العمراني بشكل مستمر ليزيد عامل الاستثمار ، وكانت السلطات الادارية تركض لاهثة لتلبي مطامع التجار الذين كانوا يرسمون المظاهر الجديدة لتطور المدينة من خلال الأمر الواقع .

صحيح ان المدينة قسمت إلى :

منطقة سكنية سميت بالحديثة حيث يبنى على جزء من الأراضي يتراوح بين ٣٠٪ و ٤٠٪ كما حدد الارتفاع بثلاثة طوابق فقط مهما كان عرض الشوارع المؤدية اليها .

منطقة سكنية تجارية حرفية يتم البناء على كامل مساحة الأراضي ويحدد ارتفاعها استنادا للمقطع العرضاني للشوارع بحدود دنيا قدرها ثلاثة طوابق والقصوى سبعة طوابق .

المدينة القديمة التي لم يمسها التنظيم الجديد وحدد الارتفاع فيها بطابقين فقط .

المنطقة الصناعية ومنطقة المستودعات وتقع شرقي وجنوبي وشمال المدينة ويحدد النظام العمراني طبيعة الاستعمال للأراضي الموجودة في هذه المناطق استنادا لموقعها من المخطط التنظيمي .

ان التطبيق العملي اختلف كليا فقد زاد عامل الاستثمار في المنطقة الحديثة بما يعادل ١٥٠٪ وفي المنطقة التجارية الحرفية بما يعادل ١٠٠٪ في حين ثبتت في أماكن التنظيم الحديثة حول المناطق الصناعية الأبنية السكنية وخاصة الأبنية المخالفة للتنظيم .

وكان ذلك نتيجة طبيعية لعدم تمكن السلطات من تأمين الاحتياجات السكنية المتزايدة بشكل عام وخاصة منذ عام ١٩٦٥[١١] وحتى الوقت الحاضر .

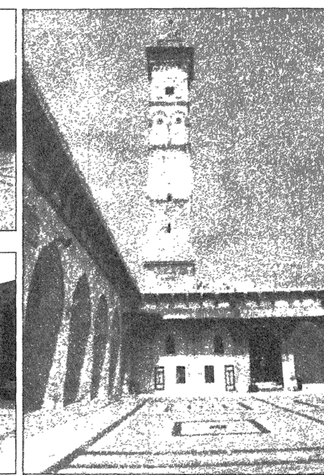
لقد جذبت الصناعة اعدادا متزايدة من ابناء الريف[١٢] خصوصا وان مدينة حلب فيها كثير من الخدمات غير المتوفرة في المدن الصغرى وفي الريف بشكل خاص فالتعليم بكافة مراحله متوفر ومجاني في حلب بما في ذلك الدراسة في الجامعة ، وكذلك الخدمات الصحية المجانية بالاضافة لوجود مياه الشرب والكهرباء . وحتى تاريخه وبالرغم من الجهود الكبرى المبذولة في هذا الميدان فان العديد من القرى لازالت محرومة من جميع الخدمات خلا المدارس الابتدائية كل ذلك مضافا اليه مغريات السكن في المدن الكبرى .

لذلك فاقت معدلات تزايد السكان جميع التوقعات خصوصا وان الدولة لا تملك حتى الآن برنامجا مدروسا للتطور الإقليمي وتوزيع السكان وعند وجود مثل هذه البرامج (كما هو الحال بالنسبة للانتاج الزراعي) فان الأجهزة عموما تقف عاجزة أمام ضبط الأمور وتطبيق الخطط المطلوبة .

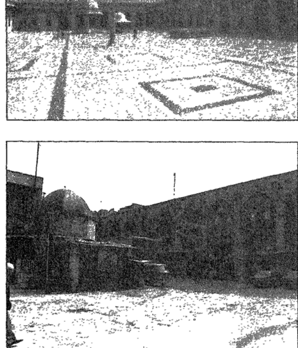
---

(١١) في بداية عام ١٩٦٥ صدرت قرارات بتأميم العديد من المصانع وترافق ذلك مع اصدار القرارات الخاصة بتطوير الصناعة في سوريا من قبل القطاع العام وخاصة في مجال صناعة الجرارات والآلات الزراعية والأسمنت والمحالج والزيوت والزجاج والغزل والنسيج القطني والصوفي والحريري وصناعة السجاد والألبسة الجاهزة وارتفع عدد العمال في القطاع العام من / ١٢٠٠٠ / عامل عام ١٩٦٤ إلى أكثر من / ٧٠٠٠٠ / عامل الآن .

(١٢) بتطبيق قانون الاصلاح الزراعي في كافة مراحله تمكن العديد من الفلاحين (بعد زيادة دخلهم وعدم ارتباطهم بالعمل لدى كبار الملاكين الزراعيين) من الهجرة إلى المدينة للعمل فيها سواء في مجالات الصناعة والبناء حيث تعطى الأفضلية لمثل هؤلاء أو ليقوموا ببعض الأعمال البسيطة التي لا تحتاج إلى تأهيل سابق كبيع الخضروات والفواكة أو لتربية الدواجن .



صورة (٥) حلب الجامع الاموي المئذنه والمدخل



صورة (٦) حلب خان الوزير

ويظل قانون العرض والطلب الرأسمالي هو المسيطر والموجه للاقتصاد لذلك أصبح سكان حلب في الثمانينات في حدود ١,٢٠٠,٠٠٠ شخص[١٣] كما انهم حاليا يزيدون على ١,٥٠٠,٠٠٠ .

حزام الفقر والمناطق المخالفة والنتائج المترتبة على ذلك اجتماعيا وصحيا واداريا :

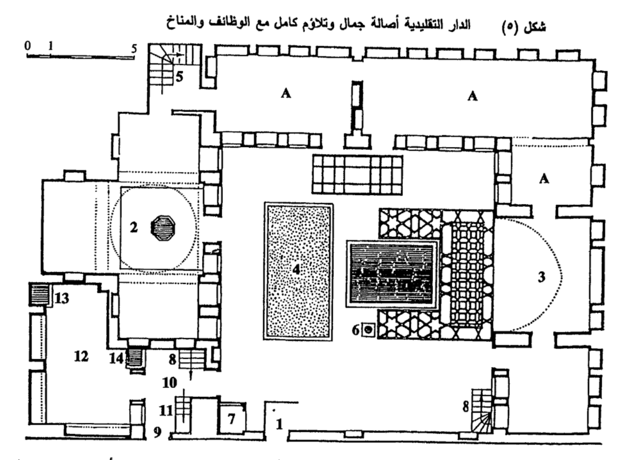
لقد اتخذ الوافدون الجدد إلى المدينة مواقع لهم على أطراف المناطق الصناعية في تجمعات سكانية ذات طابع اقليمي بحت وتشغل هذه المجمعات بشكل رئيسي المواقع المخصصة للخدمات العامة والمناطق الخضراء وحتى في مسارات الشرايين الرئيسية للمواصلات .

وتقوم حفنة من الملاكين والمضاربين والسماسرة بشراء الأراضي الخاضعة للتنظيم والمخصصة للمؤسسات العامة بأبخس الأثمان من أصحابها الأصليين وتقوم بتقسيمها إلى قطع صغيرة من الأرض ومن ثم تبيعها بطرق غير مشروعة لبناء البيوت المخالفة من قبل الوافدين إلى المدينة فيجنون بذلك الأرباح الطائلة من كدح وعرق العمال ويضعون البلدية أمام الأمر الواقع كونها عاجزة عن مراقبة وضبط المخالفات خصوصا وان بعض الاداريين والمرتشين ضالعين مع التجار والسماسرة في مثل هذه الأعمال .

---

(١٣) في عام ١٩٧٨ وبتكليف من بلدية حلب قام عدد من أساتذة الجامعة في كلية الهندسة والعلوم الاقتصادية بدراسة مستفيضة عن واقع السكان وأحوالهم وعددهم الفعلي وذلك بالاحصاء المباشر أو باجراء الدراسات المقارنة فتمكنوا بذلك من ضبط الأرقام الواردة في الجداول الاحصائية كما تمكنوا من دراسة التوقعات المستقبلية وذلك عند تكليفنا بوضع الدراسات الخاصة للمركز الحديث لمدينة حلب في موقع باب الفرج وتحديد الاحتياجات التجارية والثقافية والادارية والصحية في هذا المركز وقد أنجزت الدراسات عام / ١٩٨١ / وبدأ التنفيذ الا أن اكتشاف جزء من أسوار المدينة الشمالية.الغربية أوقف المتابعة في التنفيذ وقد طرحت البلدية مسابقة جديدة حول المشروع بعد تغيير البرنامج والوظائف للمشروع .

شكل (٥)   الدار التقليدية أصالة جمال وتلاؤم كامل مع الوظائف والمناخ



وبعد حصولهم على الأرض يقوم المهاجرون إلى المدينة ببناء ملجأ عليها حيث يحصلون على المواد الأولية الضرورية للبناء كالحديد والخشب والأسمنت من السوق السوداء(١٤) وهكذا تنبت المناطق المخالفة للتنظيم لتشكل حزاما حول المدينة يحيط بها من الجنوب والشرق والشمال وتشكل مساحة الأبنية المخالفة حاليا نصف ما يبنى في المدينة تقريبا حسبما يظهر من سجلات نقابة المهندسين ودوائر ضابطة البناء في البلدية(١٥).

ويشكل هذا الواقع الهجين اجتماعيا المتخلف اقتصاديا وصحيا البؤرة المواتية لانتشار الجرائم والأمراض والأوبئة والانحرافات .

وتعود للمدينة أمراض تم القضاء عليها منذ زمن كالملاريا والجدري وحبة حلب .

كما ان انقطاع التواصل الاجتماعي يشكل البيئة المواتية للجرائم والانحرافات الخلقية وتظهر من حين إلى آخر عصابات للسرقة والاجرام نتيجة فقدان المراقبة الاجتماعية والواقع الاقتصادي الصعب الذي يعاني منه غالبية سكان هذه المناطق مما يضع الأجهزة الادارية والأمنية أمام صعوبات كبيرة في حين تشكل هذه المناطق واقعا معيقا للتطور السليم للمدينة ويخلق الارباك والتشويش ويوقع البلدية في تناقضات هامة وخاصة ما يتعلق بالتعديلات المتواترة على المخطط التنظيمي .

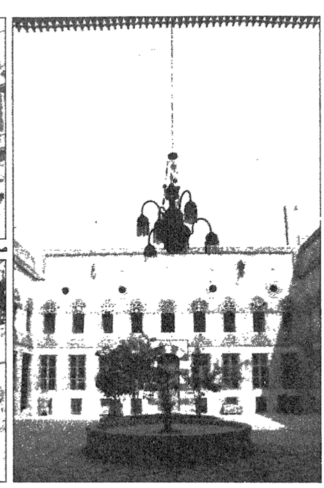
والبلدية المسؤولة أولا وأخيرا عن ضبط التوسعات في المدينة ومراقبة تقسيم الأراضي والبناء عليها واقعة في أزمة تتصاعد باستمرار خصوصا وانها مطالبة سياسيا وانسانيا بتأمين الحد الأدنى من الخدمات لسكان مناطق المخالفات كتعبيد الطرق وانشاء المجاري والشبكات بأنواعها وكذلك الخدمات التعليمية والصحية .

ويتم ذلك أحيانا بشكل لا يتفق مع أبسط المبادىء التنظيمية لأن الواقع لا يسمح بذلك فتأتي النتائج مرتجلة مما يضع الدارسين أمام أعقد الأمور عند وضعهم، المخططات التنظيمية لضبط وتطوير المدينة في المستقبل .

---

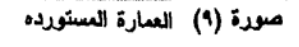
(١٤) ان انتاج وتوزيع مواد البناء الرئيسية كالحديد والخشب والأسمنت وكذلك استيراد العديد منها كالتجهيزات الصحية والكهربائية محصور بيد الدولة وتنتشر السوق السوداء الخاصة بهذه المواد وتصبح سوقا موازية للسوق الرسمية مع سوء الأجهزة الادارية وحاجة المواطنين الماسة لمثل هذه المواد .

(١٥) يشكل السكن المخالف في مدينة حلب عبئا لا يمكن للبلدية ان تتخلص منه اعتمادا على مواردها الذاتية والتي لا تسمح بتلبية الحاجات السكنية للفقراء والمحتاجين ورغم محاولاتها الجادة بتأمين السكن الاقتصادي لتجميد المخالفات والقضاء عليها ايجابيا فان جهودها محدودة ولابد من اجراءات حاسمة في المستقبل سنأتي على ذكر بعض منها وستكون مع اجراءات أخرى كفيلة بالحد من هذه الأزمة المستعصية .



صورة (٨) أحد أبنية حلب وبدايات العمارة الاوروبية والمشربية الخشبية

دار حبقباش الدار التقليدية أصالة جمال وتلاؤم كامل مع الوظائف والمناخ
صورة (٧)



صورة (٩) العمارة المستورده

وتعاني المدينة القديمة من توافد المهاجرين اليها حيث تؤجر دورها للعديد من الاسر مما يؤدي إلى تقهقرها المستمر خصوصا وان سوء الاستعمال وعدم الوعي والصيانة أدى في كثير من الحالات إلى ازالة الزخارف والنقوش والرسوم وحرم المدينة القديمة وإلى الأبد من الابداع الفني والتراث المعماري لهذه المدينة .

وينعكس هذا الواقع سوءا على الخدمات في المدينة القديمة سواء الخاصة منها والعامة نتيجة ارتفاع الكثافة السكانية[١٦] فلا الأبنية التعليمية قادرة على استيعاب التلاميذ ولا الأبنية الادارية والاجتماعية قادرةعلى تغطية الاحتياجات كما ان واقع الشبكات يتردى باستمرار والصحية منها بشكل خاص مما يؤدي في الكثير من الحالات إلى تسرب مياه المجاري إلى أساسات وأقبية بيوت هذه المنطقة مما يسبب أخطارا جدية على سلامتها وصحة القاطنين فيها .

العوامل المؤثرة في الاجراءات البلدية الأخيرة لضبط الواقع التنظيمي وتطوير المدينة الحديثة وصيانة وتحسين الخدمات في المدينة القديمة :

منذ الستينات وبلدية حلب تبذل الجهود في سبيل ضبط الأمور في المناطق المخالفة واتخاذ الاجراءات الخاصة بصيانة وتطوير المدينة القديمة للحفاظ عليها ضمن الأسوار وخارجها مع تأمين الخدمات الضرورية لسكانها الا أن هذه الجهود لم تعط ثمارها نتيجة تسيب الجهاز الاداري من جهة والمداخلات العديدة من جهة أخرى خصوصا وان رؤوس السلطة في البلدية يتم اختيارها من قبل الاداريين وغير المختصين وكثيرا ما تلعب العوامل الذاتية عملها في اختيار أو تكليف هذا المسؤول أو ذلك وتظهر النتائج السلبية في النهاية نتيجة لهذا الواقع .

---

(١٦) يقدر عدد سكان المدينة القديمة حاليا وحسب الاحصاءات الواقعية التي قام بها طلاب كلية العمارة على مدى ثلاث سنوات بـ ٢٠٠,٠٠٠ شخص وتنقص المقننات السكنية للفرد حاليا عما كانت عليه في بداية القرن بما يعادل ٤٠٪ .

ان تطبيق قانون الادارة المحلية وانتخاب مجالس المدينة من قبل الجماهير ووعي السلطة المتزايد لأهمية انتقاء المسؤولين للادارة والمراقبة من قبل المختصين في العمارة والتخطيط وهم كثر في الوقت الحاضر فتح المجال واسعا أمام هؤلا كي يساهموا في وضع الخطط العلمية والعملية للتطور اللاحق للمدينة ومراقبة وصيانة المدينة القديمة والحفاظ عليها أصبح ممكنا بعد مركزة الادارة والاشراف على المؤسسات من قبل البلدية .

ان استملاك الأراضي بموجب القانون ٦٠ الذي جعل ملكية جميع الأراضي الخاضعة للتنظيم ضمن حدود المدينة الادارية ومناطق التوسع العائدة لها تحت تصرف البلدية بشكل قفزة نوعية سيكون لها الأثر الكبير أمام التطوير المتوازن للمدينة خصوصا وان التجار والمضاربين والسماسرة والمرتشين من الموظفين سدت في وجوههم أبواب امتلاك وافراز وبيع الأراضي وبالتالي الحد النهائي من الاساءات والمخالفات التي كانت تقع في الماضي .

كما ان زيادة المخصصات المادية ودعم الادارات المركزية للسياسة الاسكانية سيجعل الخطط الخاصة باعادة توطين سكان المناطق المخالفة أمرا ممكنا في الافق المنظور والبلدية تبقى مسؤولة عن هذا الوضع كونها لم تستطع في السابق من تأمين السكن الملائم لهؤلاء وكذلك وضع الحلول الضرورية لمشاكل المدينة بشقيها القديم والحديث وخاصة ما يتعلق بالاجراءات العملية والضرورية لتحسين واقع المناطق المخالفة .

الاجراءات الحديثة المتخذة من قبل البلدية لضبط الواقع التنظيمي وتطوير المدينة القديمة والحديثة :

تقوم البلدية حاليا بجهود كبيرة في سبيل ضبط الأمور وخاصة فيما يتعلق بالحفاظ على المدينة القديمة ضمن الأسوار وخارجها مع الحد من المخالفات فيها وتأمين الخدمات بشكل متجانس لسكانها لذلك عمدت لاتخاذ اجراءات خاصة :

١ - بالنسبة للمدينة القديمة داخل الأسوار وخارجها .
٢ - بالنسبة للمدينة الحديثة لضبط الأمور فيها وتنظيم اطارها لضمانة تطورها المتوازن في المستقبل .
٣ - بالنسبة للمناطق المخالفة .

الاجراءات في المدينة القديمة والحفاظ عليها وتطويرها[١٧]:

بالرغم من النتائج السلبية التي نجمت عن تطبيق المخطط التنظيمي لعام ١٩٥٢ وشق الشوارع في المدينة القديمة هناك عاملان حاسمان ساعدا في الحفاظ عليها وهما :

أ - الملامح العامة الجديدة للسياسة الاقتصادية والاجتماعية السورية التي بدأت تعي أهمية الحفاظ على التراث وخاصة بعد ما ارتكب من اساءات بحق المدينة القديمة في دمشق حيث ازيل ما يزيد على ٨٠٪ منها نتيجة المخططات التنظيمية المتلاحقة منذ الاستقلال وحتى الوقت الحاضر .

ب - الوعي الاجتماعي المتطور لدى سكان مدينة حلب ولا يقتصر ذلك على النخبة من المثقفين فيها والدور الذي تقوم به الجامعة والاذاعة في نشر الوعي بين صفوف المواطنين حول قيمة وأهمية المدينة القديمة بل يمتد ليشمل الجماهير الواسعة فيها ، وللتراث في حلب جذور أصيلة يتمثل في عاداتها وتقاليدها في أفراحها ومهرجاناتها في فولكلورها وموسيقاها في عمارتها المتميزة في حرفها وفنونها ، والرأي العام فيها وان بقي غير فاعل في المراحل الأولى من مراحل تنفيذ الاختراقات والاساءات للمدينة القديمة الا انه في الوقت الحاضر يقظ ومدرك ومراقب فعال والسلطة الادارية تهتم كثيرا في الوقت الحاضر بهذا الشعور قبل البدء بتنفيذ اجراءاتها .

لذلك قامت البلدية بتعديل مخططها التنظيمي في المدينة القديمة وألغت أحد شوارع الاختراق في منطقة الجديدة معتمدة بذلك على الدراسات التنظيمية التي قمنا بها في الجامعة لمركز المدينة حيث تقدمنا بحل بديل للمخطط التنظيمي في هذه المنطقة يستجيب لمتطلبات الحركة ويحافظ في الوقت نفسه على أفضل الاحياء القديمة في المدينة والذي تعود بداياته للقرن الخامس عشر .

كما بدأ المسؤولون في البلدية[١٨] باتخاذ اجراءات قانونية ضد المسيئين لتراثها الحضاري وقد قامت جامعة حلب بالتعاون مع نقابة

---

(١٧) في سبيل الحفاظ على المدينة القديمة والتخفيف من الأضرار الناجمة عن الاختراقات الكبرى فيها فان الجيل الجديد من المهندسين الذين أصبحوا في مراكز المسؤولية بعد وعيهم اثناء دراساتهم في جامعة حلب لأهمية هذه المدينة وامكانية الحفاظ عليها بعد تطويرها وملاءمتها مع احتياجات الانسان المعاصرة قاموا باتخاذ العديد من الاجراءات الحاسمة في هذا الموضوع بالتعاون مع الادارات والوزارات المختصة والجامعة فحددوا أطر المدينة القديمة ضمن الأسوار وخارجها وكذلك المباني ذات القيمة الفنية والمعمارية الخاصة وأصبحت هذه المناطق تخضع عند اجراء التعديلات عليها لمعاملات ادارية خاصة والاساءات التي تتم حاليا أصبحت محدودة نسبيا وتحتاج للعديد من المداخلات ومثل هذه الأمور مرفوضة قطعا من قبل الرأي العام في المدينة .

(١٨) لقد كان لاستلام الامور في بلدية حلب من قبل المهندسين الأثر الملوس في ضبط الأمور في المدينة وتطبيق المخططات التنظيمية مع الحد من الاساءات فيها وهكذا فان أول رئيس بلدية استلم الأمور في نهاية الأربعينات وبعد الاستقلال قام بتنفيذ الحديقة العامة في المدينة وكذلك المجاري الرئيسية فيها كما ان رئيسها في بداية الستينات نفذ غاباتها الغربية وشبكات الطرق الهامة فيها في حين بدأت منذ ثلاثة أعوام وعلى يد رئيسها المنتخب حاليا الاجراءات القانونية والتنظيمية الكفيلة بالحفاظ على المدينة القديمة وتطوير مناطق المخالفات في المناطق الجنوبية والشرقية .

المهندسين السوريين « فرع حلب » باقامة ندوة عالمية لحماية حلب القديمة منذ عامين مما ساعد الرأي العام والسوري نتيجة النشاط الاعلامي في التعرف على هذه المدينة ومراحل وآفاق تطورها المستقبلي ، وكانت استجابة المسؤولين سريعة بعد الندوة حيث صدر قرار باحداث بلدية خاصة بالمدينة القديمة تابعة لبلدية حلب[19] وبذلك أصبحت حدود المسؤولية عنها واضحة كما بدأت الدراسات الواقعية لتطوير استعمالات بعض الأبنية منها تحويل خان الوزير ليكون فندقا سياحيا مع انشاء مجموعة من المطاعم والكافتيريات إلى جواره في دار العجمي وإعادة تشغيل حمام اللبابيدي جنوبي القلعة .

وتجرى حاليا متابعة عملية التوثيق والدراسات الخاصة باعمار مختلف المناطق وتشديد المراقبة لمنع اساءة الاستعمال أو التعديل المخالف فيها وسيكون السجن أحد العقوبات المفروضة عند وقوع الاساءات المحتملة .

تعديل الواقع التنظيمي في المناطق الحديثة من المدينة :

نتيجة للتوسع الانفجاري لحدود المدينة المعمورة خلال فترة زمنية قصيرة ونظرا للكلفة الكبيرة للأبنية نتيجة الارتفاع الكبير في أسعار الأراضي .

ورغبة من تجار البناء في استثمار أكبر ما يمكن عند البناء فان ما ينفذ فعلا يزيد عامل الاستثمار فيه عن الملحوظ في النظام العمراني بما يعادل الضعف في أحسن الحالات لذلك كان التوجه نحو تحديد عامل الاستثمار في مختلف المناطق مع فرض بعض الوجائب التي تساعد على تأمين التهوية والتشميس لجميع عناصر البناء .

الا ان هذا النظام لم يجر تصديقه وتطبيقه حتى الآن نظرا لأن الغالبية العظمى من أراضي المدينة المعدة للبناء نتيجة مداخلات تجار الأراضي ستكون خاضعة لعامل استثمار ينقص عن عامل الاستثمار المطبق حاليا .

ونحن نعتقد بأن تطبيق مبدأ عامل الاستثمار سيسمح في المستقبل بتنفيذ عمارة عضوية تتلاءم مع الواقع الاجتماعي والمعتقدات الدينية اضافة لاستجابتها للظروف الطبيعية والمناخية وربما والحالة هذه عدنا في عمارتنا إلى الجذور وبذلك نبدأ خطا جديدا نربط فيه ماضينا بحاضرنا ومستقبلنا خصوصا بعد تطبيق المرسوم ٦٠ ضمن حدود ، وبذلك تفتح الافاق واسعة أمام تخطيط عمراني وعلمي وتصبح المعطيات جاهزة أمام المبدعين الخلاقين في سبيل تخطيط وعمارة متميزتين .

الاجراءات المقترحة لتطوير حزام المخالفات في المدينة :

تشكل مناطق المخالفات افراز وبناء أحد الظواهر الجديدة التي رافقت النزوح الكبير من الريف إلى المدينة وبلغت من الاتساع حدا أصبح فيه تطبيق الدراسات التنظيمية وتنفيذ الخدمات الفنية من الأمور المستحيلة[20].

وتضطر البلدية دائما نتيجة لعوامل سياسية واجتماعية من تنفيذ بعض الخدمات الضرورية مثل الطرق والماء والمجاري والكهرباء وأحيانا الهاتف والنقل الداخلي الا ان الخدمات التعليمية والتجارية والاجتماعية والتثقيفية تبقى في الحدود الدنيا .

ونظرا لأن القوانين السورية مرعية الاجراء لا تسمح بازالة بيت مخالف الا بتأمين بيت بديل لصاحبه لذلك تجد البلدية نفسها عاجزة كليا عن تنظيم واعادة بناء هذه المناطق .

ورغم ذلك بدأت البلدية برنامجا اسكانيا بدعم مركزي كما نوهنا سابقا لاعادة توطين سكان المناطق المخالفة نفذ منه حتى الآن حوالي ٤٠٠٠ شقة سكنية ستكون البداية في اعادة توطين هؤلاء النازحين ضمن شروط انسانية ولتكون البداية لعملية اعادة تنظيم واسعة في المناطق المخالفة وازالة « حزام الفقر » .

ان المشكلة الباقية حتى الآن هي في اختيار اسلوب التنظيم والبناء اذ ان المعالجة التنظيمية واسلوب البناء المتبع لازالا يسيران على الطريقة الأوربية حيث البناء الطابقي والانفتاح نحو الشارع المورد الرئيسي للتنظيم .

لقد كان من المفروض أن تتابع البلدية محاولاتها المتواضعة التي اتخذت في الستينات بالعودة إلى اسلوب البناء التقليدي خصوصا بعد ما تبين للجميع بأنه الاسلوب المفضل والأكثر انسانية وتلبية لحاجات السكان الا ان العجالة في الدراسة والاعتقاد بأن الحل الطابقي أكثر اقتصادا من الحل ذي الانتشار الافقي هو الذي دفع البلدية لاعتماد هذا الاسلوب حديثا .

وتدل دراسات المقارنة التي قدمت للحصول على الاجازة في الهندسة المعمارية بجامعة حلب على أن الاسلوب التقليدي في

---

(١٩) المقصود هنا بعامل الاستثمار مجموع المساحات الطابقية المبنية على الأراضي بموجب الأنظمة العمرانية .

(٢٠) لقد قام طلاب كلية العمارة وعلى مدى أربع سنوات بدءا من عام ١٩٧٨ برصد احصائي واجتماعي واقتصادي كان الهدف منه التعرف على عدد سكان هذه المناطق وكذلك الاصول التي قدموا منها والعادات والمعتقدات مع دراسة وافية للواقع الاقتصادي ومصادر الدخل اضافة إلى التعرف على اسلوب العمارة في هذه المناطق فتبين ما يلي : يكون استقرار السكان النازحين من شرق سورية في المناطق الشرقية للمدينة كما تشكل كل مجموعة ريفية مستوطنتها الصغيرة وتنقل معها جميع عاداتها وروابطها الريفية في المناطق القادمة منها وتعمل الغالبية العظمى في الصناعات أو الخدمات أو في أعمال البناء والسكن التقليدي هو المتبع بشكل حاسم كما ان غالبية الأبنية تم تنفيذها من قبل أصحابها بمواد بناء محلية .

التنظيم والعمارة لن يكون بأي حال من الأحوال أكثر كلفة من الاسلوب الطابقي نتيجة الوفر الكبير في كلفة الطرق والشبكات بالاضافة إلى كونه أكثر تلاؤما مع الشروط المناخية والعادات والتقاليد المحلية .

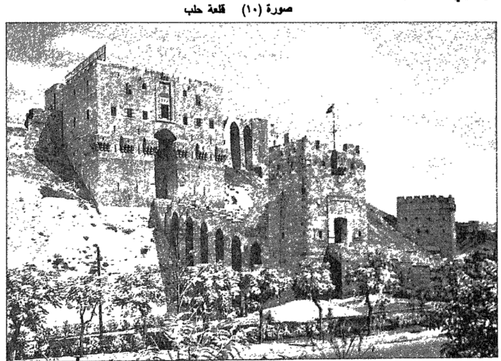
وتجارب بلدية تونس رائدة في هذا المضمار وتشكل عملية حي ابن خلدون في مدينة تونس مثلا يحتذى حيث تم التصميم بشكل يوفر التفاعل الحي بين واقع المواطن التونسي وطريقة عيشه وقواعد التنظيم العمراني للمجموعات الكبرى من المساكن في سكن أفرادى تصل الكثافة فيه إلى ٣٠٠ شخص في الهكتار ضمن تكوين عمراني وتفاصيل معمارية تنسجم كليا مع الواقع التونسي واحتياجات الفرد اجتماعيا واقتصاديا ولم يهمل المصممون وجود السيارة كعنصر جديد ومستقبلي للنقل فكانت الشوارع العامة معزولة عن حركة المشاة وتم التركيز ضمن وحدات الجوار على استعمال طرق المشاة فقط ورتبت الخدمات على أنواعها ضمن مجمعات ومراكز متسلسلة الأهمية بشكل يؤمن الخدمة المريحة والحركة السهلة للسكان .

والغريب في الأمر أن الهياكل التنظيمية والعمرانية للمدن التقليدية صارت مثلا يحتذى في العديد من المدن الأوروبية وفي القارة الأمريكية كما ان الكثير من المصممين الأجانب يلجأون عند وضعهم المخططات المعمارية للأبنية الخاصة والعامة في مدن المنطقة إلى عمارة فيها الكثير من البحث عن عمارة متلائمة مع الواقع الطبيعي والعمارة التقليدية .

صحيح ان غالبية هذه الحلول تهتم بالشكل أكثر من اهتمامها بالمضمون وهذا أمر طبيعي بالنسبة لهؤلاء الدارسين كونهم لا يشعرون ولا يستطيعون استيعاب واقعنا من خلال الدراسة دون المعايشة الا أنهم ومن خلال قناعاتهم الأكاديمية يشعرون بضرورة الأخذ بالواقع المحلي عند دراساتهم المعمارية والعمرانية .

ان دراسة مفصلة لواقع مدننا وعمارتنا من قبل المختصين عندنا كفيلة بايجاد الاطر العامة وحتى المواصفات الخاصة لعمارة وطنية الشكل تحقق وظائف العصر المطروحة تخطيطا وعمارة وتفاصيل . وفي الاجراءات العامة التي يمكن اتخاذها للتطوير المستقبلي السليم في المدن الكبرى وفي مدينة حلب خاصة .

صورة (١٠) قلعة حلب



مما سبق يتبين بأن المشاكل العامة التي تعاني منها مدينة حلب وكذلك المدن الكبرى في العالم العربي نتيجة التطور السريع وغير المراقب في النواحي الرئيسية التالية :

١ - تطوير الواقع السكني في المدينة القديمة وتأمين الخدمات الملحة المعاصرة فيها .

٢ - دراسة المخططات التنظيمية بشكل يحقق التوازن في توزيع الخدمات والسهر على تنفيذ هذه المخططات بشكل يزيل أو يخفف مشاكل النقل والمواصلات والاختناقات الحاصلة فيها بعد دراسة حصيفة لمواقع المناطق السكنية الجديدة وآفاق تطورها .

٣ - البحث العميق عن الصيغ العمرانية والمعمارية الكفيلة بتوسع المدن بشكل يتلاءم مع واقع المدن القديمة ويؤمن التواصل الحي بين القديم والحديث .

وتطوير السكن في المدينة القديمة ممكن بعد استكمال عمليات الرفع التفصيلي فيها لجميع الأبنية واستعمالاتها الحالية مع تقدير قيمتها فنيا وماديا ليصار بعد ذلك إلى تحديد استعمالاتها المستقبلية لتحسين الخدمات فيها التعليمية والادارية والثقافية والترفيهية والاهتمام بالتفاصيل كالتدفئة والشبكات بأنواعها حيث تعاني دور هذه المنطقة وحاراتها من نقص الخدمات الصحية وشبكات التصريف بالاضافة إلى سوء تنفيذ المتواجد من الشبكات فيها .

ان انتقال المرأة اجتماعيا من واقع ربة البيت إلى ممارسة العمل الفكري والفيزيائي انعكس بشكل ايجابي على تطور المرأة حرية واقتصادا الا ان نقص الخدمات الخاصة بالأطفال انعكس سلبيا على الامهات والنتائج المرجوة من ممارستهن العمل .

ان اختيار بعض الدور الكبيرة ودمجها مع بعض العناصر المجاورة لتكون مقرات لخدمات ادارية واجتماعية وثقافية وكذلك لدور الحضانة ورياض الأطفال والمدارس سيكون الضمان الأكيد في الحفاظ على أبنية المدن القديمة ومثال تونس أحد الأمثلة الرائدة في هذا الميدان حيث تم تحويل العديد من دور المدينة العتيقة لادارات ووزارات ومتاحف ومعاهد حرفية ...الخ .

وتشكل الأسواق التقليدية عنصر الجذب نحو المدينة القديمة فيؤمن إحياؤها وتطورها اقتصاديا وتبقى الخدمات التجارية لسكان المدينة القديمة مؤمنة بشكل ممتاز في اطار حركة انسانية .

وتبقى مشكلة الكثافات الكبرى في المدن القديمة المشكلة الكبرى لذلك لابد من اجراءات حاسمة في هذا الميدان لتخفيف هذه الكثافات بعد نقل جزء من سكانها طوعا إلى أماكن جديدة قرب مواقع العمل وهذا يتطلب وضع البرامج الآنية ورصد الموازنات الكافية لتنفيذ الخطط الاسكانية الجديدة والكفيلة بحل هذه المشكلة .

ان ازالة الصناعات الصغيرة وكذلك المحترفات والمستودعات من دور ومؤسسات المدينة القديمة وإعادة السكن اليها أو توظيفها للخدمات الضرورية ستظهر النتائج الإيجابية لذلك سريعا في تحسين الواقع السكني وتخفيف أعباء النقل الميكانيكي في المدينة القديمة وتحسين البيئة فيها .

ان وضع المخططات التنظيمية الحديثة التي تراعي في واقع المدن القديمة آفاق تطور المناطق الحديثة فيها بشكل متوازن كفيل بايجاد الحلول اللازمة لمشاكلها المستعصية وخاصة ما يتعلق بحزام الفقر حول المدينة .

وتبقى مشكلة السكن العشوائي للوافدين الجدد حول المدن الكبرى في وضع ليس ريفيا وغير حضري مستعصية على الحلول نتيجة فقدان الخطط الاقتصادية الواضحة والسياسة الاسكانية العائدة لها وستزداد اتساعا بشكل عاصف نتيجة ذلك .

ان وضع الخطط الاسكانية غير كاف والحالة هذه ولابد من السهر على دقة التنفيذ بالمرونة اللازمة لأن التطبيق السيء سيؤدي إلى كوارث اقتصادية وسكانية كحالتنا الراهنة .

لذلك فان تطوير الدخل في الريف أولا وادخال جميع الخدمات العصرية اليه من شبكات المواصلات والماء والكهرباء والخدمات العلمية الضرورية والصحية والاجتماعية ثانيا أمر حيوي يجعل ارتباط ابناء الريف بأرضهم ومواقعهم كبيرا لدرجة تجعلهم يفكرون بشكل جدي قبل الهجرة إلى المدينة ومعاناة العيش فيها ضمن ظروف صعبة وغير انسانية ويشكل الحد من الهجرة إلى المدن مفتاح الحلول لجميع مشاكل المدن الكبيرة .

ان التجهيز الجيد للريف تبقى تكاليفه على الاقتصاد الوطني أقل من كلفة تطوير المدن العملاقة ولا ينقص بلدان العالم الثالث سوى وضع الخطط العلمية لتطوير الريف والسهر على تنفيذها .

ان ادخال الكهرباء والماء حاليا إلى الأرياف في البلاد العربية ومؤخرا إلى الأرياف السورية والتطور الكبير في استعمال التقنيات الحديثة في الزراعة كان البداية في توظيف فعال للرأسمال الوطني في الميادين الزراعية مما فتح أمام أبناء الريف فرصا جيدة للعمل ويقع الجهد الأساسي والحالة هذه على الدولة وتسير سوريا في اتجاه استثمار جميع مصادر المياه فيها إلى أقصى الحدود مما سيساعد مستقبلا في تطوير دخل الفلاح والمزارع وبالتالي التخفيف من الهجرة نحو المدن الكبرى .

ان عقلنة زيادة السكان في المدن بالحد طوعيا من الهجرة نحوها سيكون العنصر الحاسم في وضع مخططات تنظيمية تستجيب للحاجات الفعلية للسكان كما سيساعد على تحديد النفقات الضرورية لتنفيذ هذه المخططات ووضع القواعد الكفيلة بذلك .

ان التطور المركزي للخدمات في المدن الكبرى ووضع جميع الفعاليات التجارية والادارية والثقافية والترفيهية والصحية على أطراف المركز التاريخي فيها كنتيجة طبيعية ومباشرة من نتائج النظام الرأسمالي في بلاد محدودة التطور تقنيا انعكس سلبيا في اتجاهين رئيسين :

أولهما:سوء التخديم لفئات كبرى من سكان المدن .

ثانيهما:تفاقم أزمة النقل والمواصلات في هذه المدن .

لذلك فان توزيع الخدمات في المدينة بشكل علمي مع مراعاة الاحتياجات الفعلية للسكان سيكون له الأثر الكبير في التطور اللاحق للمدينة كما سينعكس بشكل ايجابي على الواقع التعليمي والصحي والاجتماعي والاداري كما انه سيؤدي إلى تحسن البيئة في هذه المراكز الملوثة .

ان توزيع الخدمات بشكل موضوعي ستكون نتائجه ايجابية على واقع الاحياء السكنية مما سيساعد في الحد من تكاليف شبكات المواصلات وعناصر النقل في هذه المدن خصوصا وان الموارد الحالية لغالبية المدن الكبرى في الوطن العربي تقف عاجزة أمام تطوير شبكات النقل فيها كما ان الاجراءات الادارية لم تتمكن من حل أزمة المواصلات ومثال القاهرة ودمشق واضح وجلي في هذا الميدان حيث يستمر واقع الحركة فيها بتدهور مستمر .

وتفكيك المركز الوحيد واقتراح مراكز ثانوية على أطراف المدن وسط الاحياء السكنية الجديدة كما يجرى حاليا في مدن الكويت وجدة والرياض ومؤخرا في دمشق سيكون البداية المنطقية والمعقولة في حل أزمات التصنيع والمواصلات والحركة في المدينة .

ونستطيع الاستفادة من القواعد الناظمة لحجم ونوعية وأماكن وضع الخدمات في المناطق السكنية من البرامج المقترحة في العربية السعودية ووزارة الاسكان السورية التي تحدد الاحتياجات استناد إلى أعداد السكان أولا وواقعهم الاجتماعي والاقتصادي والثقافي ثانيا .

وبذلك نتمكن من وضع المواصفات العلمية الصحيحة للمراكز الرئيسية والثانوية في المدن وبعد تحديد أنواع وحجم الخدمات فيها لتترجم فيما بعد إلى ساحات يمكن التعبير عنها حجميا بشكل يتلاءم مع الواقع البيئي والمناخي والاجتماعي والامكانيات الاقتصادية المتاحة .

وتبقى مشكلة الطابع والهوية العمرانية والمعمارية في المدن العربية المشكلة الكبرى التي يجب التركيز على حلها ووضع الأطر العامة التي يمكن من خلالها التعبير عن الاحتياجات باسلوب مبتكر وخلاق يتلاءم مع الواقع التاريخي والتراث الثقافي والاطار الفيزيائي والامكانيات المادية .

ان الجامعة أينما وجدت هي المركز العلمي الأكثر تأهيلا لتقديم الدراسات والاقتراحات الضرورية في جميع المجالات التاريخية والاقتصادية والسكانية والعمرانية المعمارية لذلك كان ضروريا اقامة تعاون فعال بين الجامعات والبلديات والوزارات المختصة .

ان اقامة معاهد التراث محليا وإقليميا للبحث والتأهيل العلمي جاء ضرورة ملحة لايجوز تأجيلها والتفكير بأنها نوع من الترف الفكري .

ان مشاركة الطلاب في الكليات المختصة في أعمال الدراسة والبحث سينعكس ايجابيا في اتجاهين أولهما تطوير البحث العلمي وثانيهما رفع الامكانيات لدى شباب المستقبل وجعلهم يحسون مباشرة بالمشاكل الراهنة ويتفهمون بشكل أفضل أساليب حلها .

والجامعات السورية وجامعة حلب على وجه الخصوص بدأت مكاتب العمل المهني فيها بعد تكليفها باجراء الدراسات العديدة أو نتيجة دخولها المسابقات المحلية والدولية في ايجاد بعض الصيغ العلمية لحل بعض المشاكل في المدن اثناء الدراسات الخاصة بمراكز المدن التاريخية في حلب وحمص ودير الزور فاعطت بذلك دراسات جادة نتيجة مشاركة الطلاب في التعرف العميق والتحليل العلمي للعوامل التاريخية والاقتصادية البشرية والثقافية مما شجع عدداً من الدارسين على مسايرة هذا الاتجاه وبالتالي طرح الافكار والصيغ العديدة التي يمكن من خلالها بدايات عمل مثمر وخلاق سيساعد الأجيال المقبلة من المختصين في تحمل مسؤولياتها بجدارة بعد تأهيلها بشكل ملائم .

ومن هنا نبدأ .

البحث الثالث عشر

النمو العمراني السريع لمدينة حلب
الأسباب - النتائج - الحلول

دكتور / علاء الدين لولح

تشترك مدينة حلب مع معظم المدن العربية بعوامل ومسببات عامة ، كانت الأساس والدافع في نموها السريع في فترة محدودة من الزمن ، ويعود معظم هذه الأسباب إلى الدور الاقتصادي المتعاظم لهذه المدن ، والتركيز الصناعي والاداري والخدماتي فيها ، وتوفر العمالة والتوظيف فيها بشكل مستمر ومغر وبمقياس يتجاوز حاجة سكانها .

وقد شجع هذا الوضع الجديد للمدن العربية سكان الريف في الهجرة إلى تلك المدن واستيطانهم على مشارفها وحول المناطق الصناعية فيها وذلك ضمن جزر سكنية عفوية أو مخالفة ، أو داخل المدينة التاريخية التي هجرها سكانها الأصليون بدورهم باتجاه الأحياء الجديدة خارج الأسوار منذ بداية هذا القرن .

ويمكننا باستعراض بسيط للتطور العمراني لمدينة حلب أن نلمس حجم هذا التوسع الكبير والنمو السريع وأن نتحسس آثاره ونحلل أسبابه والنتائج التي ترتبت عنه على كافة الأصعدة الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية والتقنية .

وتسهيلا للدراسة والتحليل فيمكننا تصنيف الأسباب والمؤثرات في نمو المدينة إلى أسباب ثابتة تتعلق بالموقع الجغرافي للمدينة وأهميته بالنسبة للمواصلات المحلية والدولية ، ومتغيرة وتتعلق بكل ما طرأ من مؤثرات كان لها دور في زيادة حجم النمو وتسريعه ليكون خارج مقياس الزمان والمكان وبعيدا عن تصورات وتوقعات المخططين .

وتقع مدينة حلب في الجزء الشمالي من سوريا ، في نقطة تقاطع استراتيجية وكبيرة الأهمية بين أوربا والشرق الأسيوي ، وقد كان لهذا الموقع الفريد أهمية تاريخية مهمة ، كنقطة تلاقي وتبادل تجاري بين الشرق والغرب ، وقد كان لموقعها هذا كمحطة لقوافل التجارة وعلى طريق الحرير التاريخي أكبر الأثر في نموها وازدهارها واحتلالها في القرن الخامس عشر المركز الحضاري الثالث بعد القاهرة واستانبول . شكل (١ ، ٢) .

ويمكننا أن نكون صورة مفصلة عن توسع هذه المدينة وتطورها حتى منتصف القرن التاسع عشر بالعودة إلى مخططاتها حسب كتاب سوفاجية عن حلب (شكل ٤) حيث تذكر هذه الوثائق أن مساحة المعمور منها في القرن السادس عشر كان حوالي (٣٠٠) - هيكتارا وأبعادها من الشرق إلى الغرب ١٥٠٠ م ومن الشمال إلى الجنوب ٢٠٠٠ م .

أما في منتصف القرن التاسع عشر فقد بلغت مساحة المعمور منها داخل الأسوار وخارجها حوالي (٥٥٠) هيكتارا وأبعادها قرابة ٣٥٠٠ × ٢٢٠٠ م . ويبلغ مساحة المعمور منها حاليا أكثر من ١٥٠٠٠ هيكتارا .

واذا أردنا أن نحلل المتغيرات من الأسباب التي أدت إلى هذا النمو العمراني السريع فيمكننا تصنيفها على النحو التالي :

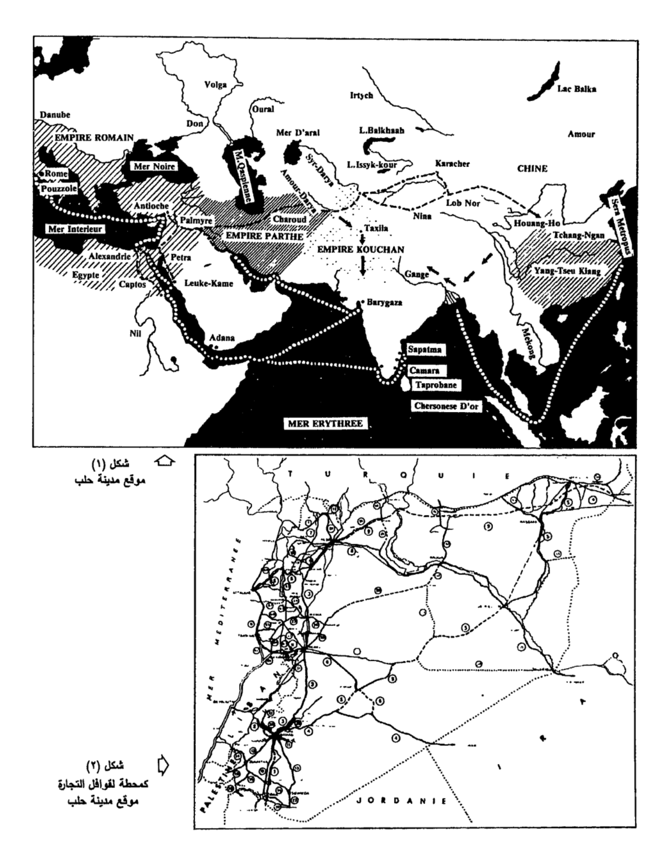
أ - اقتصادية اجتماعية .
ب - سكانية .
جـ - ادارية وخدماتية .
د - فنيـة .

وجميع هذه العوامل والمسببات تتجسد في حالة مدينة حلب . فبالنسبة للعامل الاقتصادي الاجتماعي فيمكن توزيع السكان في مدينة حلب إلى ثلاث فئات :

أ - طبقة شعبية تمثل ٤٠٪ من السكان .

ب - طبقة متوسطة وتمثل ٤٠٪ من السكان .

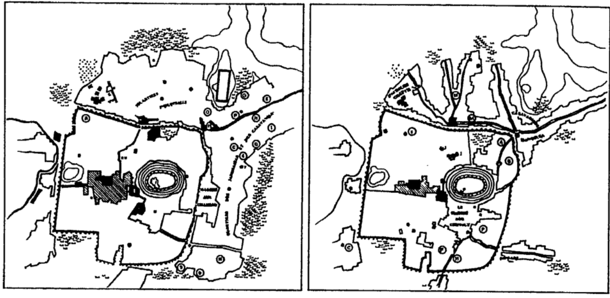
جـ - طبقة غنية وتمثل ٢٠٪ من السكان .



شكل (١)
موقع مدينة حلب

شكل (٢)
كمحطة لقوافل التجارة
موقع مدينة حلب

ويتبع هذا التكوين الفئوي للمجتمع الحلبي تكوينا عمرانيا فئويا للاحياء والمساكن وهو أمر واضح على الصورة العمرانية للمدينة ويمكن قراءته بسهولة على مخططها التنظيمي .



شكل (٤)
حلب في منتصف القرن التاسع عشر

شكل (٣)
حلب في القرن السادس عشر

ويتوزع الحلبيون العاملون بنسبة ٤٦٪ في حقول الصناعة والانتاج الصناعي بينما يتوزع الباقي في حقول التجارة والانتاج الحرفي والمهن الأخرى المختلفة .

ان متوسط دخل الفرد في مدينة حلب قد تضاعف كثيرا عنه في عام ١٩٧٥ عند اعداد آخر مخطط تنظيمي وهذا التحسن في دخل الفرد بالاضافة إلى التحول الاجتماعي الهام في حياة الأسرة من حيث تحديد عدد أفراد العائلة والنزعة إلى الاستقلال أدى إلى المزيد من الطلب على المساكن والحاجة إلى المزيد من الأرض والتوسع .

أما بالنسبة إلى التركيز الصناعي وامكانيات التوظيف والعمالة في مدينة حلب ، فقد شهدت هذه المدينة تطورا كبيرا في السنوات الخمس عشرة الماضية في بناء المصانع والمناطق الصناعية وتوظيفا صناعيا مهما ومركزا في محيطها العمراني المجاور (كالصناعات النسيجية وصناعات الجرارات والزجاج والمصابيح والأسمنت ومحالج الأقطان والمطاحن ، والمصانع وغير ذلك من الصناعات المختلفة التي تم اختيار مواقع الكثير منها بشكل سريع دون أن يؤخذ بعين الاعتبار جدواها الاقتصادية وقربها من المصادر الأولية اللازمة لها وطرق التصريف والتزويد لمنتجاتها ومستلزماتها .

وقد استقطب هذا الوضع الأيدي العاملة من الريف المجاور ، التي وجدت في المدينة حياة أكثر ملاءمة واستقرارا من حياتها الريفية الصعبة ، فاستوطن هؤلاء المهاجرين حول تلك المناطق الصناعية ، ضمن مجموعات سكنية مخالفة ، تفتقر إلى أبسط الشروط الصحية والاجتماعية للسكن صورة(١)لبعض نماذج السكن المخالف) ، حتى بلغت مساحة المعمور من هذه الاحياء حوالي ١٠٠٠ هيكتار ، ولا يكاد ينشأ حي من هذه الاحياء حتى يطالب ساكنوه الدولة بالاعتراف بهم كحالة عمرانية راهنة وتأمين المرافق اللازمة لهم وبخاصة الماء والكهرباء .

وتبذل جهود كبيرة ومستمرة لحل مشكلة مناطق السكن المخالف عن طريق اعادة النظر في امكانياتها التخطيطية بهدف دمجها في حياة المدينة وتأمين المستلزمات الأساسية لسكانها من الخدمات والمرافق .

ومما يجدر ذكره بأن معظم هذه المناطق قد تم انشاؤها بطرق البناء التقليدية من الحجر الحامل أو من هيكل أسمنتي وأن معظم هذه الاحياء قد تم تشييده إما فوق أراضي مخططة كانت مخصصة بالأساس لوظائف عمرانية ملحوظة في المخطط التنظيمي ولم يتم تنفيذها لسبب أو لآخر (عدم توفر المال اللازم أو التلكؤ الاداري في التنفيذ) وإما تم تشييده فوق أراضي كانت مخصصة بالأساس لمناطق خضراء أو مشجرة .

ويلعب تجار الأراضي في هذه المناطق دورا كبيرا في تشجيع مثل تلك المخالفات سعيا وراء أرباح خيالية . حيث يقومون بتوزيع هذه الأراضي على الورق إلى مقاسم صغيرة جدا (٨٠ ـ ١٢٠ م٢) تباع إلى المخالفين بأسعار عالية .

ويساعد على قيام هذا النوع من السكن المخالف غياب الرقابة البلدية الفعّالة لمثل هذه الحالات وعدم توفر الكادر الكافي واللازم للسيطرة على هذه المشكلة أو الحد منها .

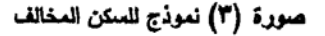


صورة (١) نموذج للسكن المخالف

صورة (٢) نموذج للسكن المخالف







صورة (٣) نموذج للسكن المخالف

صورة (٤) جزر سكنية عضوية على محيط المدينة

وتعود أسباب الهجرة من الريف إلى المدينة والخلل في التوزيع السكاني إلى النقص في التكوين البنيوي للريف وعدم توفر الخدمات الأساسية والفعاليات الرئيسية التي يحتاجها الفرد فيه لتأمين حياة أكثر استقرارا وطمأنينة له وأكثر استجابة لمتطلبات الحياة المعاصرة .

ففي دراسة احصائية لأصل سكان حلب عام ١٩٦٠ تبيّن أن ٧١٪ منهم فقط كان من أصل حلبي بينما يعطي الوضع الراهن أكثر من ٥٠٪ للمهاجرين اليها من الريف ومن المدن الأخرى .

كما أيدت هذه الدراسات أن توزع المناطق السكنية للمهاجرين غير متعلق بالطرق التي كانوا يسلكونها للوصول إلى مدينة حلب .

ويشكل العامل الديمغرافي سببا رئيسيا ومشتركا للنمو العمراني لمعظم المدن العربية فالمعدل الوسطي للزيادة السنوية لمدينة حلب حسب الجرود الاحصائية يمثل ٣,٣١٪ وهو تقدير يختلف بشكل بسيط عن تقدير SCET الذي يبلغ ٣,٧٪ وهو في حالة دمشق يساوي ٣,٧٪ حسب تقديرات ايكوشار .

وتقابل هذه الزيادة في أعداد السكان الحاجة إلى المساكن والمرافق والخدمات وبالتالي الحاجة إلى مزيد من الأرض والتوسع .

ان التركيز الخدماتي والاداري في مدينة حلب كان أحد أهم الأسباب التي ساعدت على النمو العمراني السريع للمدينة وشجعت على الهجرة والاستيطان فيها لقوم وفدوا اليها من الريف المجاور أو من مراكز المحافظات النائية التي تعتمد في معظم خدماتها وتجارتها عليها كحالة مدن دير الزور والرقة والثورة ومدن الجزيرة السورية .

فقد تركز في هذه المدينة معظم الخدمات الرئيسية كالجامعة والمطار الدولي ومؤسسات استصلاح الأراضي والمراكز الرئيسية لمؤسسات الانشاء وشركات التعمير والمديرية العامة للسكك الحديدية وغيرها من الادارات والمؤسسات الكبرى .

فالجامعة على سبيل المثال تمثل نموا مستمرا بطاقة استيعاب حالية قدرها (٤٥٠٠٠) طالب موزعين على الاختصاصات الجامعية التقليدية ويتزايد هذا العدد بنسبة ٢٠٪ على الأقل سنويا باعتبار أن جامعة حلب هي الجامعة الوحيدة في المنطقة الشمالية والشرقية من البلاد وذات قطر تخديمي سكاني يقارب الـ ٣ مليون نسمة وآخر جغرافي يغطي كافة محافظات القطر الشمالية والشرقية أي ما يعادل حوالي ثلث مساحة القطر .

وبسبب تواجد الجامعة في مدينة حلب يضطر سكان المحافظات المذكورة المحدودي الدخل عموما إلى الهجرة اليها لمتابعة تحصيل أولادهم الجامعي ، مما يؤدي بالتالي إلى استقرارهم فيها مدى حياتهم وينعكس هذا سلبا على نمو المدينة على حساب المدن الأخرى وعلى حساب الريف .

وقد يمثل هذا النزف المستمر في الهجرة إلى المدن الكبرى أعدادا قياسية مخيفة حيث يبلغ مجموع عدد المهاجرين من المدن الصغيرة إلى مدينة مثل دمشق عدد السكان الأصليين للمدينة المهاجر منها كحالة دير الزور وحماة وهذا يعطي مؤشرا خطيرا يجب الالتفات له ودراسته وتحليله واتخاذ السبل اللازمة لحل أسبابه وتوفير الخدمات والمرافق الضرورية لتثبيت السكان في تلك المدن .

ان التأخر في اعداد الدراسات التنظيمية والتفصيلية لمناطق التوسع وتنفيذها عامل يساعد على النمو العشوائي لكثير من الحالات في المدن العربية كما هو عليه الحال في مدينة حلب أيضا وكما ذكرناه انفا عن مناطق السكن المخالف ، وهكذا يصبح المخطط التنظيمي (ان وجد) في حالة كهذه حبرا على ورق .

وكذلك الحال فان غياب الدراسات الاقليمية الجديّة وعدم فاعليتها ان وجدت ينعكس سلبا على نمو المدينة ، ففي حالة حلب تكاد تفتقر دراسات المخطط التنظيمي إلى مثل هذه الدراسات التي تعنى بالتطوير الاقليمي لمناطق حلب المجاورة تطويرا يضمن توفير الحاجات اليومية لسكانها وكافة الخدمات التي تتطلبها حياتهم المعاصرة ، وتوفير امكانيات العمالة لأفرادها تبعا للامكانيات والمعطيات النوعية والجغرافية والاقتصادية لمناطقهم ، الأمر الذي يسهم في الحد من النزوح من الريف إلى المدينة ويضمن توزيعا سكانيا متوازنا بينهما ، ويحقق تنمية اقتصادية واجتماعية تتماشى والامكانيات الطبيعية الاقليمية .

والجدير ذكره أنه قد بدىء بادراك أهمية هذه الدراسات وتقوم بلدية حلب حاليا باعداد الدراسات الاقليمية الضرورية لمناطق التوسع فيها الا أن ذلك يبقى أقرب إلى النظرية من التطبيق اذا لم يستند على دراسة تخطيطية شاملة على المستوى الوطني بأكمله .

النتائـــج :

ان النتائج التي تمخضت عن نمو مدينة حلب نموا سريعا ومفاجئا خلال فترة ما بعد منتصف القرن كان لها تأثيرها السلبي على المظهر العمراني للمدينة فقد تضخمت هذه المدينة تضخما كبيرا من الناحيتين السكانية والجغرافية فقفز عدد سكان مدينة حلب إلى ١,٥ مليون نسمة بعد أن كان (٥٧٨٨٦١) حسب احصاءات ١٩٦٦ وأصبحت مساحتها تزيد على ١٥٠٠٠ هيكتار بعد أن كانت مساحة المعمور منها بالاضافة إلى مساحة القسم المنظم منها حسب مخطط كوتون ١٩٥٢ حوالي ٢٢٠٠ هيكتار الأمر الذي كان له منعكساته السلبية على كافة المستويات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية والفنية والثقافية .



شكل (٥)
الوضع الراهن لمدينة حلب
ويتبين فيه حجم أشغال الجامعة من المخطط العام

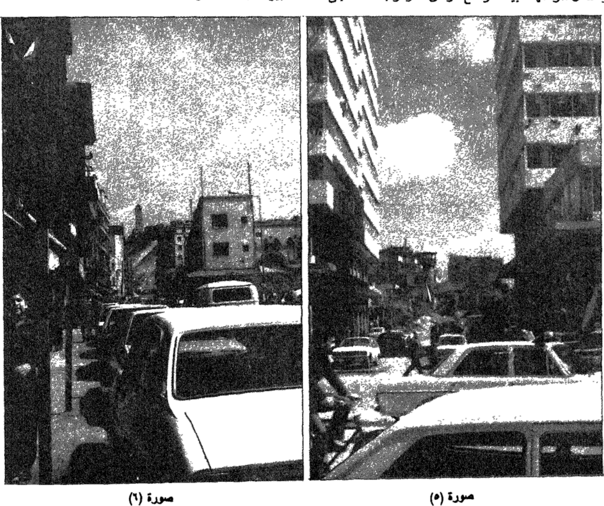


مخطط كوتون ١٩٥٢
(محاور الحركة)

كما زادت رقعة امتداد مركز المدينة ليشمل مساحة كبيرة من الأرض تمتد من باب الحديد شرقا وحتى الخط الحديدي الذي يقسم المدينة إلى قسمين (شرق وغرب) بطول يقارب حوالي أربعة كيلو مترات . ومن سوق الهال والكلاسة جنوبا إلى محطة بغداد شمالا بالاضافة إلى المركز التاريخي للمدينة ومنطقة الأسواق التقليدية وكان لهذا التركيز الكبير على مركز المدينة آثاره السيئة على المدينة القديمة ، فقد زحف العمران الحديث باتجاه النسيج التاريخي للمدينة القديمة .

وهدمت الكثير من الاحياء والمعالم التاريخية فيها لصالح قيام منشآت حديثة كما نجم عن ذلك مشكلة مواصلات حادة نتيجة تركيز معظم الفعاليات الأساسية في مركز المدينة وأصبح من الصعب الوصول اليه بوسائط النقل المختلفة ، وقد ساعد على ذلك خلو مناطق التوسع من الفعاليات والخدمات اللازمة للحياة في تلك المناطق ، الأمر الذي أدى إلى تركيز الحركة باتجاه المركز وزاد في حدة هذه المشكلة . صورة (٥-٦) .

ومما زاد المشكلة تعقيدا أن واقع النسيج العمراني في قلب المدينة لم يكن مهيأ من ذي قبل لاستيعاب وتصريف هذا التدفق الكبير في المواصلات ذلك لأن محاوره ليست بالعرض الكافي اللازم لتمرير مثل هذه الحركة الكثيفة على الرغم من المحاولات العديدة التي تناولت تنظيم المرور وترتيبه ولم تتناول حلولا عمرانية لتوسيع هذه المحاور أو حلها على أكثر من مستوى لأن ذلك يصطدم بصعوبات ومشاكل تفرضها طبيعة الوضع الراهن للمركز بالاضافة إلى الكلفة الكبيرة لمثل هذه الحلول .



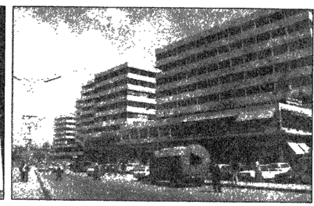
صورة (٥)   صورة (٦)

المحاور الرئيسية المزدحمة بالحركة والتي تربط بين جزئي المدينة القديمة والحديثة

ولم تقتصر المشكلة على حركة السيارات بأنواعها فقد أصبحت حركة المشاة في كثير من المحاور شبه مستحيلة وبخاصة في المحور الرئيسي شرق غرب (الخندق - القوتلي) ومحور (التل - السليمانية) وشارع بارون ومنطقة المنشية وذلك لعدم كفاية الأرصفة لتأمين تدفّق فعّال لهذا النوع من الحركة حتى أصبحت في بعض من تلك المحاور مزيجا من الانسان والآلة وأصبح عبور المشاة لتلك المحاور أو الحركة خلالها يشكل مغامرة جديّة ومشكلة مستعصية الحل .



صورة (٧) محور شرق - غرب - شارع القوتلي وهو أحد الشوارع الرئيسية في المدينة



صورة (٨) مجموعة حديثة من المكاتب داخل المدينة القديمة
(شارع عبد المنعم رياض)

صورة (٩) محور البنوك الواصل بين القديم والحديث وفي نهايته
مبنى غرفة التجارة (١٦) دورا

والجدير ذكره بأن معظم المخططات التنظيمية وخاصة الحديثة منها (مخطط عام ١٩٧٥) لم يحاول اعادة النظر في وضع بعض الوظائف العمرانية التقليدية في مركز المدينة ، كمركز انطلاق باصات النقل الداخلي في منطقتي المنشية وباب جنين ووجود سوق الهال المركزي ومركز انطلاق السفريات وغير ذلك من الوظائف الهامة ، بل اننا نجد على العكس من ذلك اصرارا من المخططين ومن البلدية نفسها على تكريس الوضع الراهن وإضافة وظائف جديدة على جانب كبير من الاهمية والخطورة كالقصر البلدي الذي يجرى تنفيذه في مركز المدينة وعلى ساحته الرئيسية بارتفاع ٢٢ طابقا وبناء غرفة التجارة الذي تمّ تشييده قرب المدينة التاريخية بارتفاع ١٦ طابقا ومباني الادارات المختلفة كالسكك الحديدية والمالية ومبنى اتحاد العمال . صورة (٨-٩) .

وفندق الميريديان الشاهق (أكثر من ٢٠ طابقا) الذي يختلف مقياسا وعمرانا ووظيفة عن محيطه السكني المجاور المحدود الارتفاع (٣ طوابق فقط) وغير ذلك من الأبنية التي كان لها دور كبير في تكريس مركزية المركز واستدراج وتوجيه حركة المواصلات المختلفة إلى قلب المدينة .

وما هو صحيح بالنسبة لمركز المدينة الحديث هو صحيح أيضا بالنسبة لحالة المركز التقليدي التاريخي حيث لم يحاول أي من

المخططات التنظيمية نزع بعض الوظائف العمرانية التقليدية منه (قصر الحكومة - قصر العدل - مدينة الاوقاف - وبعض المراكز الادارية الأخرى) والتي يسبب استمرار وجودها في مواقعها التقليدية استدراجا لحركة المواصلات وضغطا مستمرا على النسيج التاريخي للمدينة القديمة ، وكذلك الحال بالنسبة للفعاليات الغريبة التي تم زرعها في قلب المدينة التاريخية والتي نجم عنها تخريب كبير في النسيج التنظيمي التقليدي عن طريق شق الطرق تسهيلا لعمليات تخديمها وتسويق منتجاتها .

ان مشكلة التلوث البيئي الذي تعاني منه مدينة حلب حاليا هي احدى نتائج النمو السريع للمدينة وعدم قدرة التخطيط على مواكبة المتطلبات الحياتية المعاصرة للسكان .

ويأخذ هذا التلوث أشكالا عديدة أهمها تلوث الهواء الناجم عن التخمرات الحيوية الذي أحدثها تسقيف مجرى النهر القديم في المناطق المستصلحة منه وكذلك أدخنة السيارات والشاحنات والباصات التي تنفث سمومها دون احتراق كامل ودون تصفيتها أو معالجتها وكذلك الغبار التي تثيره الكسارات المحيطة بمدينة حلب من كافة جهاتها وورش البناء المختلفة وأدخنة المعامل وأبخرتها (الأسمنت ، الزجاج المصابيح وغيرها) .

وتلوث الماء حيث أصبح مجرى النهر القديم (قويق) مصبا لكهاريز حلب وكهاريز معاملها التي تصب في الكثير من الحالات مياهها المستعملة فيه دون معالجة وتسقى بهذه المياه الملوثة والمسممة بساتين حلب في منطقة جسر الحج وتتلوث الزراعة وتنتشر الأمراض والأوبئة نتيجة لهذا التلوث ، وتبذل حاليا جهود لمكافحة التلوث عن طريق انشاء محطات عامة للمعالجة والزام المعامل بمعالجة المياه قبل القائها إلى كهاريز المدينة .

الحلول والاقتراحات :

من خلال استعراضنا لواقع مدينة حلب وظروف نموها السريع الذي حدث خلال فترة وجيزة من الزمن ودراستنا وتحليلنا للأسباب والدوافع نستطيع أن نتبين الحلول والاقتراحات التالية :

أ - إن مشكلة النمو العمراني هي مشكلة غير معزولة عن مشكلة التخطيط العام والشامل على المستوى الوطني ، وإن غياب التخطيط بشكليه العام والاقليمي هو أحد الأسباب التي سهلت عملية النمو العمراني على أسس غير سليمة الأمر الذي نجم عنه خلل في التوزيع العام للسكان وعدم الاستغلال الأمثل للامكانيات والموارد الاقتصادية بشكل جيد لذلك فاننا نعتقد بضرورة قيام دراسات فعّالة في هذه الميادين تبحث في أمر التوزيع السكاني ، وتحدد الهوية النوعية لكل اقليم حسب امكاناته الطبيعية والاقتصادية ، وتؤمن فرص العمالة والكسب لسكانه .

ب - لما كانت الهجرة من الريف إلى المدينة هي مشكلة أساسية مؤثرة في موضوع النمو العمراني لذلك فانه من الواجب اعادة النظر في بنية الريف وتزويده بالفعاليات والخدمات اللازمة لحياة سكانه وتأمين فرص العمل لهم من خلال دراسات اقليمية تأخذ بعين الاعتبار موضوع التوازن بين الريف والمدينة ، وكذلك العمل على تطوير الانتاج الزراعي وتصنيعه وتسويقه وإعطاء الحوافز التشجيعية لأبنائه .

جـ - توزيع الفعاليات الرئيسية داخل المدينة الواحدة توزيعا غير مركز لتحقيق تنمية متوازنة .

د - تزويد مناطق التوسع في المدينة بمراكز فعاليات وخدمات كافية لتلبية متطلبات حياة سكانها وذلك للتخفيف من نمو المركز وتخفيف ضغط المواصلات عليه .

هـ - اعادة النظر في وضع بعض الوظائف الصناعية والاقتصار على ما يحقق منها المردود الاقتصادي الأمثل ونقل الوظائف الأخرى إلى مناطق أخرى أكثر تلاؤما ومردودا .

و - تحديد حجم نمو الجامعة والسعي إلى ايجاد جامعات اقليمية في مدن الأقاليم الشرقية والشمالية الشرقية لتخفيف عامل الهجرة إلى المدينة .

ز - العمل على ازالة أسباب التلوث ونقل عناصر التلوث المحيطة بالمدينة ، ومعالجة مصادره دفعا لأخطاره وحماية للبيئة .

ح - برمجة عمليات التنظيم وترتيب تنفيذها بشكل مرحلي وعدم السماح بالانتقال من مرحلة إلى أخرى دون أن تكون الأولى قد استكملت الانجاز وذلك لتلافي الفراغات داخل المدينة .

ط - وضع حد للبناء المخالف على مشارف المدينة وتزويد البلديات بجهاز فني واداري فعّال لمجابهة هذا النوع من النمو العشوائي .

ى - تشجيع الهجرة المعاكسة إلى الريف وإلى المحيط المجاور للمدينة والمنظم على شكل مدن توابع أو ضواحي سكنية وتزويدها بكافة المرافق والخدمات وتأمين فرص العمل والتوظيف فيها ، لتخفيف الضغط على المدينة والحد من نموها السريع والمكثف .

بهذه التوصيات العامة والاقتراحات ينتهي هذا البحث وأرجو أن أكون قد وفقت في نقل وتصوير واقع مدينة حلب ومشاكلها الفرعية في النمو العمراني السريع الذي طرأ عليها خلال تلك الفترة الوجيزة من الزمن .

البحث الرابع عشر

النمو العمراني في مدينة حمص وتقديم الحلول المناسبة للمشاكل العمرانية

دكتور / جورج عبد الكريم توما

لمحـة تاريخيـة :

ان ظاهرة المدن في القطر العربي السوري ليست جديدة ، فلقد عرفت المنطقة التحضر ، منذ احقاب موغلة بالقدم ، فكانت فيها مدن مزدهرة ما زالت إلى يومنا هذا . وتعتبر مدينة حمص ثالث أكبر مدن القطر العربي السوري اذ مرت هذه المدينة بعدة تطورات رئيسية من الناحيتين السياسية والاقتصادية ، أما من الناحية العمرانية فقد تطورت بخروجها من الاسوار المحيطة بها مبتعدة عن نواتها التاريخية . اذ توسعت المدينة في بداية القرن الثامن عشر باتجاه المحور الرئيسي شمال جنوب وباتجاه القلعة - حي الخندق - حي الخالدية كما في المخططات المرفقة بينما نرى أن المركز الحالي قد دخل في مرحلة التشكيل العمراني كعقدة لشرايين المواصلات التجارية القادمة من طرابلس غربا ومن دمشق والحجاز جنوبا ، حماه وحلب وتركيا شمالا ، وتدمر شرقا ، والداخلة إلى الاسواق عبر البوابات الرئيسية للمدينة .

كما ادت الزيادة السكانية المتعاقبة بعد الاحتلال العثماني إلى تطور الصناعات النسيجية في المدينة تطورا سريعا في الاتجاه الجنوبي الغربي والشمالي وبشكل خاص حول الاسواق وعلى جانبي طريق حماه ، مما ادى إلى تضاعف المساحة المبنية في المدينة ، بينما بقيت المناطق الشرقية بعيدة عن الزحف العمراني نتيجة نقص المياه وطبيعة الارض القاسية والجفاف . كما ادى انشاء الخط الحديدي ومحطة القطار في حمص في بداية القرن العشرين ، وانشاء طريق دمشق وقناة الري والتطور السريع للعلاقات والنشاطات التجارية والحرفية ، إلى توسيع المدن باتجاه جنوب غرب وشمال شرق بينما حجب هذا التوسع العمراني باتجاه شمال غرب بسبب المنشآت والثكنات العسكرية . لكن التطور الذي شهدته المدينة مع بداية الاستقلال ، ونتيجة لسياسة التصنيع ، ادى بالنتيجة لزيادة المساحة المبنية في المدينة إلى ثلاثة اضعاف مساحة المدينة القديمة ونواتها التاريخية ، أما فيما يتعلق بالهجرة الريفية الجماعية التي رافقت هذه الفترة الزمنية والتي ادت إلى تحرك سكاني في اتجاهات عديدة حيث تمركز الوافدون من الريف في شرق المدينة والضواحي التابعة لها ، بينما حصل انتقال سكاني محلي في المدينة ذاتها بانتقال الطبقات الميسورة من المدينة القديمة والاسواق الحرفية لتشكيل مركز المدينة الحالي الذي بدأ يأخذ شكله النهائي المستطيلي مع اقامة المنشآت الحرفية والصناعية في الشمال وتحويل المركز الرئيسي للمدينة باتجاهه الحالي غرب المدينة القديمة ونواتها التاريخية .

لقد ساهم المخطط التنظيمي العام للمدينة الذي اقترح عام ١٩٤٦ وتعديلاته عام ١٩٥١ و ١٩٥٣ في تعزيز دور المركز الحالي وتنظيم المدينة بشكل دائري وشعاعي حول هذا المركز وباقتراح مناطق سكانية وفعاليات جديدة خارج حدوده .

اما المخطط التنظيمي الذي وضعه المهندس الاستشاري دوكسيادس عام ١٩٦١ وتعديلاته من قبل الخبراء البولونيين والسوريين فقد ساهم بتنظيم الفعاليات والنشاطات في المركز الحالي واقتراح اخراج الصناعات الخفيفة المزعجة من المركز إلى المناطق الصناعية شمال المدينة إلى اقامة مراكز ثانوية اخرى تقوم بتخفيف الاعباء عن المركز الحالي الذي احتفظ به كمركز تجاري واداري وترفيهي للمدينة والمناطق المجاورة .

وتعتبر مدينة حمص ثالث أكبر مدن في القطر العربي السوري وتبين في الجداول رقم (١ ، ٢) ان نمو مدينة حمص قد فاق في الفترة (١٩٦٠ - ١٩٧٠) النمو النسبي لمدينة حلب إذ كان ١٥٦ لحمص و ١٥٠ لحلب و ١٥٨ لدمشق .

جدول رقم (١)
النمو النسبي للمدن - سوريا

	١٩٦٠	١٩٧٠	النمو النسبي ٦٠ر٧٠	تقدير ١٩٨٠
سكان قطر	٤٥٦٥	٦٣٠٤	١٣٨	٨٩٧٩
السكان الحضر	١٧٧٢	٢٧٤٢	١٥٤	٤١٨٩
مدينة دمشق	٥٢٩	٨٣٦	١٥٨	١٢٠٠
مدينة حلب	٤٢٥	٦٣٩	١٥٠	٩٦٢
مدينة حمص	١٣٧	٢١٥	١٥٦	٣٤٩
مدينة حماة	٩٧	١٣٧	١٤١	٢١٨
مدينة اللاذ قية	٦٧	١٢٥	١٨٦	٢٠٦
مدينة دير الزور	٤٢	٦٦	١٥٧	١٠٩
مدينة الرقة	٣٤	٤٧	١٣٨	٦٥
الحسكة	١٨	٣٢	١٧٧	٥٢
القامشلي	٣٤	٤٧	١٣٨	٦٦

جـدول رقـم (٢)
النمو النسبي لمدينة حمص

		٦٠	٧٠	٨٠
محافظة حمص	مجموع	٤٠١	٥٤٦	٧٨٩
	الحضر	١٥٠	٢٥٣	٤٠٥
مدينة حمــــــص		١٣٧	٢١٥	٣٤٩
قرى مركز حمــــص		-	٥ر٤١	٣ر٦٤

تتمتع حمص بوجود المدينة القديمة ضمن السور والتي تبلغ مساحتها حوالي (٢٠٠) هكتار حيث تقع القلعة على زاويته الغربية الجنوبية .

ويبين المخطط (١) المأخوذ من دراسة دوكسيادس نمو مدينة حمص وتطوره بدءا من مطلع القرن الثامن عشر حتى الخمسينات من القرن الحالي .

اضافة إلى السور والقلعة ، فان المدينة القديمة تضم معظم الابنية الاثرية المسجلة بالاضافة إلى العديد من الدور الاثرية المتفرقة . كما تضم ايضا منطقة الاسواق الاثرية الواقعة إلى جنوب جامع النورى الكبير .

وتعتمد مدينة حمص القديمة ، كما هو الحال في بقية المدن السورية على وجود الاسواق المتخصصة وعلى المزج والتعايش بين فعاليات السكن والتجارة والحرف المهنية وتمتاز المدينة بأبنيتها المبنية من الحجارة السوداء وتكون هذه الابنية في غالب الاحيان مؤلفة من طابق واحد أو طابقين حول أو إلى جوار فسحة سماوية باستثناء الابنية الحديثة التي تقع إلى ثلاثة أو أربعة طوابق و احيانا إلى خمسة .

ان شبكة الطرقات متعرجة (باستثناء طريق الخندق ، باب هود ، وبعض الطرقات الاخرى) وضيقة لا تسمح بالسير الآلي ، هذا الوضع ادى إلى التردي التدريجي لأوضاع المنطقة القديمة ، وإلى ضرب مقومات النسيج العمراني بنتيجة الاقتراحات غير المناسبة التي ادت إلى تخريب جزء من المدينة القديمة .

ففي عام ١٩٦٠ كانت مدينة حمص تمثل ٣٤٪ من مجمل السكان في المحافظة بينما اصبحت تمثل ٣٩,٣٪ عام ١٩٧٠ ويقدر انها في عام ١٩٨٠ تمثل ٤٤,٢٪ من مجمل سكان المحافظة .

الوضع الراهن لمنطقة الدراسة:

أ ـ الوصف :

تشكل منطقة الدراسة رقعة تبلغ مساحتها بحدود /٣١,٤٤/ هكتار يحدها شمالا شارع الوليد وغربا شارع عبد المنعم رياض وهاشم الاتاسي. اما حدود منطقة الدراسة من الجهة الشرقية فهي متعرجة نسبيا الا انها تتبع بعض الطرقات القائمة ، وان كانت ازقة ضيقة ، أما حدود منطقة الدراسة من الجهة الجنوبية فهي متداخلة مع حدود العقارات ذلك ان تحديدها من هذه الجهة انطلق من اتباع تخطيط مقترح لبعض الشوارع هناك .

هذا وعلى العموم تضم الدراسة مايلي :

- المنطقة المسماة بمركز المدينة مهدومة تستعمل كمواقع للسيارة ، وبعض المحلات التجارية ، ومكاتب السفريات ، حيث ان البناء في هذه المنطقة سئ وبارتفاع قليل (طابق فقط) لغالبية الابنية .
- كامل الجزيرتين اللتين يقوم عليها مقهى الروضة ، وبناء قيادة الموقع ، ونادي الضباط ، وتضم هذه المنطقة عددا من الابنية الحديثة مثل دار البلدية ودار البريد وبناء المواقع ونادي الضباط اضافة إلى وجود بعض الاشجار والحدائق ذات الاهمية .
- كامل الجزيرة التي يقوم عليها بناء دار الحكومة وهو بناء قديم الا انه يتمتع بطابع خاص مع الحدائق المحيطة به .
- منطقة حي الاربعين وهو في غالبيته عبارة عن ابنية قديمة سيئة يقوم على جانبه الغربي بناء المجمع الحكومي المؤلف من تسعة طوابق كما يجري حاليا اشادة بناء مماثل إلى الجنوب إلى الجنوب منه ويلاحظ في بعض أماكن هذه المنطقة اجزاء من السور القديم لمدينة حمص .
- منطقة الابنية الحديثة الواقعة إلى الجنوب من شارع شكري القوتلي والمحصور بشوارع الملك فيصل وعمر ابن امية وعبد الرحمن ابن عوف والاندلس وهي غالبيتها ابنية حديثة مؤلفة من خمسة طوابق تضم عددا من المحلات التجارية والمكاتب المختلفة واتبع في تخطيط القسم الشرقي منها مبدأ التخطيط الشطرنجي الذي يحصر مناطق صغيرة لا يزيد عرضها احيانا عن ٢٠ ـ ٢٥ مترا فقط . منطقة الاسواق القديمة وهي بكاملها معتبرة منطقة اثرية وتضم عددا من الاسواق المختلفة المسقوفة وتتميز بطابع خاص يتوجب تعزيزه وتحسين واقعه الحالي .

أما ما تبقى وعدد قليل منها يصل ارتفاعه إلى خمسة طوابق ومن ابنية قديمة غالبيتها سيئة ، وقليلة الارتفاع .

ب ـ المسح الميداني للوضع الراهن :

لقد تم اجراء مسح شامل لكامل مناطق الدراسة وقد تم اعداد مصورات بمقياس ١ ـ ١٠٠٠ تبين حالة المباني وارتفاعاتها والاستعمالات المختلفة (الارضية الطابقية) وكذلك اعداد عدد من المخططات البيانية لذلك كما هو مبين في قائمة المصورات المرفقة .

وفيما يلي جدول يمثل توزيع انواع الفعاليات :

جدول رقم (٣)
انواع المساكن

النــــوع	المساحـــة	العـــدد
السكن	١١٦٨٢٩ م٢	٨٦٥
ابنية حكومية	١٩٧٢٧	٢٦
ابنية عسكرية	١٧٦٠٠	٥
تجارة وخدمات	٩١٠٧٢	٢٢٣٣
مكاتب وعيادات	٥٦٣٨٤	٥٩٤
ثقافي ترفيهي	٦٩٠٢	١٠
سياحي وأثري	٦٨٣٩	١٧
دينيـــة	٢٩٥٤	١٢
المجموع	٣٤٣٧١٥ م٢	

من خلال هذه الدراسة تبين لنا ما يلي :

١ ـ الاهمية المتزايدة لمدينة حمص بين المدن السورية نتيجة النمو الكبير نسبيا في عدد السكان الناتج عن كونها قطبا صناعيا هاما في القطر العربي السوري حيث ان نسبة العاملين في قطاع الصناعة مرتفعة جدا وتشكل ضعف النسبة العاملة على مجمل القطر .
٢ ـ التوسع االعمراني في حمص ، يتم ، وبنسب كبيرة وبشكل عشوائي ، على محاور الطرقات المؤدية إلى حمص والتي تربطها مع القرى المجاورة لها ومع بقية المدن .
٣ ـ نقص عام في قطاع التجارة والخدمات والفنادق والمطاعم وتمثل بنقص نسبة العاملين في هذا القطاع .
٤ ـ تردي الوضع العمراني في منطقة الاسواق الاثرية ، بشكل خاص ، وفي المدينة القديمة بشكل عام ، مما يوجب الاهتمام بذلك سواء من الناحية التخطيطية أو نظام البناء .
٥ ـ كثافة السير العالية في منطقة المركز نتيجة مرور السير العابر فيها وذلك باعتبار ان خمص هي عقدة سير هامة بالاتجاهين شمال جنوب وشرق غرب .
٦ ـ اهمية الفعالية التجارية لمنطقة الدراسة اضافة إلى الفعاليات الترفيهية في قسم منها .
٧ ـ نقص الخدمات التعليمية في القسم القديم من منطقة الدراسة ، وكذلك الأمر بالنسبة للساحات والمساحات الخضراء .

المشاكل الحلول :

يشير تقدير المكتب المركزي للاحصاء إلى ان عدد السكان المتوقع لمدينة حمص هو ٨٢١ الف شخص عام ٢٠٠٠ وذلك على ضوء النمو المسجل لها في السابق ، واذا بقيت العوامل الفاعلة في هذه الزيادة على حالها خلال الامد التخطيطي السكاني ٢٠٠٠ ـ ٢٠٢٠ فإن من المعتقد ان عدد سكان مدينة حمص سيناهز المليونين تقريبا .

لاشك ان الميزة الفريدة المتواجدة في المنطقة الوسطى والمتمثلة بوجود مدينتين هامتين هما : حمص وحماة على مسافة قريبة من بعضها توجب علينا ان ننظر إلى موضوع توسع مدينة حمص نظرة تخطيطية اقليمية اكثر شمولا ، وكعامل هام في العوامل المساعدة في حسن رسم وتوزيع السكان على صعيد القطر في ايجاد نوع من التوازن في العلاقة بين المناطق الحضرية والريفية وبشكل عام من اجل توظيف مجريات التحضر في القطر لصالح خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية .

ولا شك ان أستمرار النمو السكاني في المنطقة الوسطى بهذا الشكل سيخلق مشاكل عديدة لذا فمن هذا المنطلق لجأنا إلى وضع الحلول المناسبة لذلك ، إننا لسنا هنا بصدد البحث في تفاصيل الحل الأمثل بل نحاول فقط تحديد بعض الموجهات من اجل السعي لتطويق موضوع العلاقة المتبادلة بين المدينة ومراكزها وذلك :

١ ـ تخفيف حدة التوسع المحيطي لمدينة حمص سواء كان منظما أو عشوائيا .
٢ ـ انشاء مراكز حضرية جديدة والعمل على ازدهارها بسرعة على ان تكون هذه المراكز مزودة بأكبر عدد ممكن من الخدمات اللازمة لها ، وللمناطق الريفية المجاورة لها .

اولا : حول القسم الواقع ضمن السور :

لما كان ثلث منطقة الدراسة يقع ضمن المدينة القديمة داخل السور ، ولما كان من الضروري ان ينظر إليها على انها منطقة ذات نسيج عمراني له خصائصه ومقوماته .

لذا فان دراستنا لتطوير المدينة القديمة داخل السور ، تهدف للسعي على المحافظة قدر الامكان على الصورة الحضرية مع احترام التنوع القائم في غالب الاحيان لذا سيتم مراعاة ما يلي :

أ ـ خصائص شبكة الطرقات :
ان الصورة الحضرية لموقع ما تتكون من اضافة عدة صور منظورية لدى المشاهد السائر على طرقات ذلك الموقع ، وتتميز شبكة الطرقات القائمة بأن مسارهاعفوي وحر وبتغير عرضها بالتالي عدم وجود نظامية هندسية فيها بالاساس .

ب ـ خصائص الحجوم المبنية :
ونقصد بذلك دراسة الحجم المبني وعلاقته مع الفراغ المجاور له سواء أكان ذلك فسحه داخلية وخارجية او طريقا ما ، هذا ويمكن في هذا المجال الاعتماد على بعض العوامل المساعدة مثل ارتفاع البناء أو عامل الاستثمار على أنه يتوجب عدم المغالاة كثيرا باعتبار هذه العوامل لانها كمعايير محددة للحجوم لم تكن موجودة أساسا عند بناء المدينة القديمة .

جـ ـ النشاط الاجتماعي :
ونقصد بذلك معالجة افتقار المنطقة لعناصر الحياة العصرية ، سواء بسبب قدم الابنية أو بسبب شبكة الطرق ، أو بسبب نقص الخدمات الثقافية والاجتماعية مما يترافق معه وجود تركيب سكاني خاص يتميز بشكل عام بالتخلف الثقافي وبنسبة عالية من المسنين وبرحيل الاسر الجديدة ، وبقدوم اسر ذات امكانيات اقتصادية ضعيفة .

هذا وتجدر الاشارة هنا إلى انه يلاحظ عدم وجود اية مدرسة في منطقة الدراسة ، على الرغم من وجود ما يقارب من ٨٥٠ مسكنا فيها .

ثانيا : حول القسم الواقع خارج السور من منطقة الدراسة :

وهو يشكل معظم منطقة الدراسة التفصيلية والتي سنتعرض لها بالتفصيل فيما بعد على اننا سنحاول هنا بيان بعض الاسس العامة الرئيسية المتبعة :

أ ـ العمل على نقل حركة السير العابر (شمال جنوب وشرق غرب) خارج منطقة الدراسة .
ب ـ المحافظة على كافة الابنية الحديثة باستثناء كراج ارسان سابقا .
جـ ـ تحويل شارع القوتلي إلى شارع رئيسي للمشاة .
د ـ ايجاد محور رئيسي للمشاة شرق غرب يتفرع عنه عدة محاور باتجاه شمال ـ جنوب ويكون بالاستقامة المحددة للسور القديم ، بالابنية الحديثة قطاعات ذات طبيعة خاصة متنوعة تتسم بتوضع الوظائف المختلفة ، وتمايزها ، مع اتاحة المجال في ايجاد تكوين معماري مناسب .
هـ ـ اقتراح ابنية في القطاع الواقع ضمن السور وان تكون هذه الابنية مزيجا بين المعاصرة والتراث العمراني وبشكل ينسجم مع موقعها من المدينة القديمة والحديثة (فنادق ، شقق سكنية ، جامع ، روضة اطفال ، مكتبة) .
و ـ انشاء محور اداري تتركز علية ابنية حديثة ادارية ترتبط بالعمارة التراثية شكلا ومضمونا وذلك في منطقة خارج السور .
ز ـ تمركز الفعاليات الترفيهية والتجارية في القطاع الواقع غرب دار البلدية في الحفاظ على مقهى الروضة واقتراح ابنية سياحية وفندقية وخدماتية .
حـ ـ اقتراح مركز تجاري في الزاوية الشرقية الشمالية يصمم من روح العمارة التقليدية للاسواق المسقوفة ذي الفعالية التجارية .

مسابقة مركز مدينة حمص :

لقد قدمت هذه المقترحات والحلول الآنفة الذكر إلى بلدية حمص عبر مسابقة محلية اقيمت على مستوى القطر .

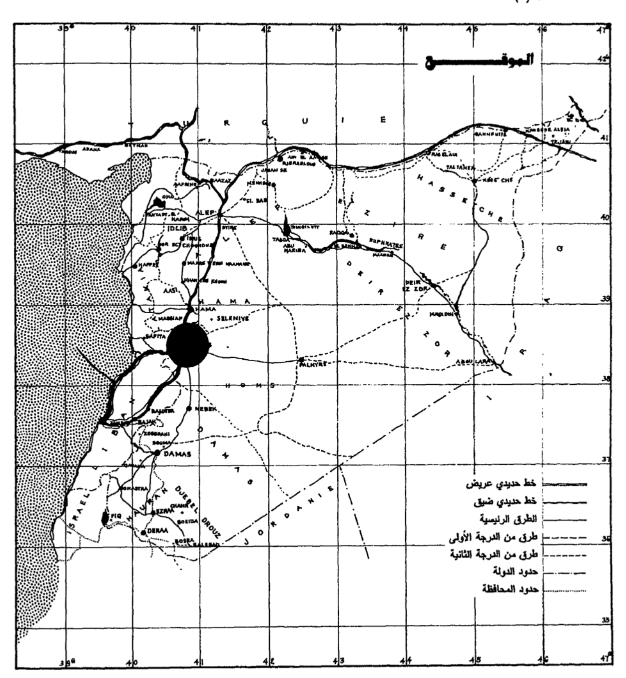
وقد تميزت مقترحاتنا بالموضوعية العلمية والاسلوب البحثي الاكاديمي والعلمي التطبيقي . وتعتبر هذه المقترحات كمؤشر ومثل عملي لمعالجة مشاكل النمو العمراني واقتراح الحلول المناسبة لها من الوجهة الاجتماعية والاقتصادية وبرمجتها عبر جدول زمني ووفق خطة مرسومة .

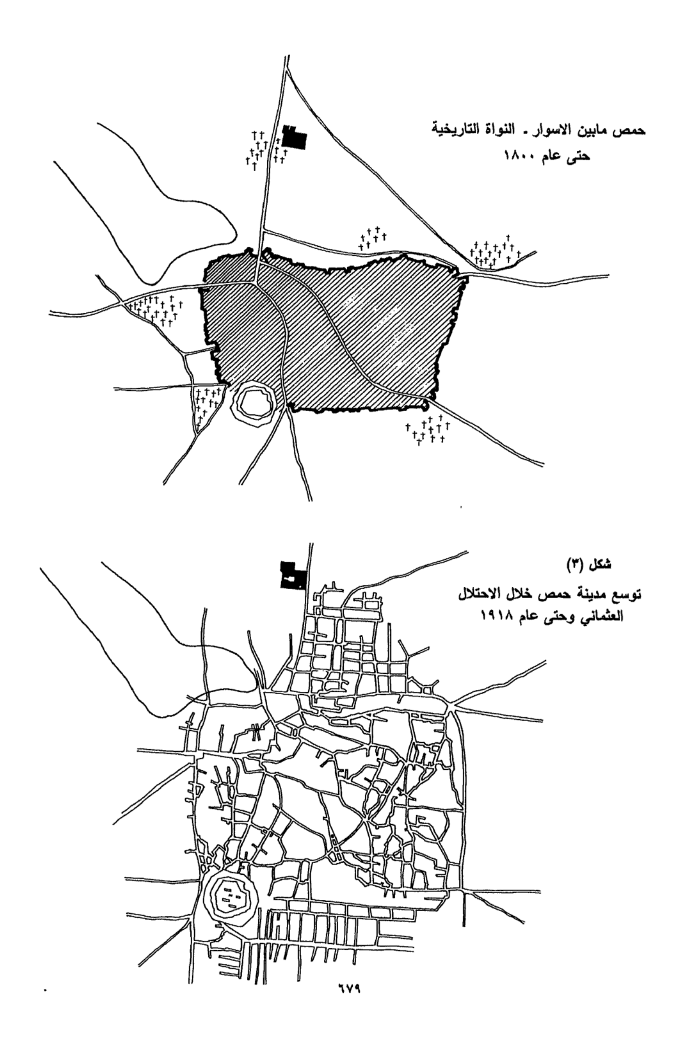
مما ينتج عنها حماية وصيانة مدننا من العبث لتبقى رمزا لحضارة الشعوب ودليلا على عمق جذورنا الحضارية .

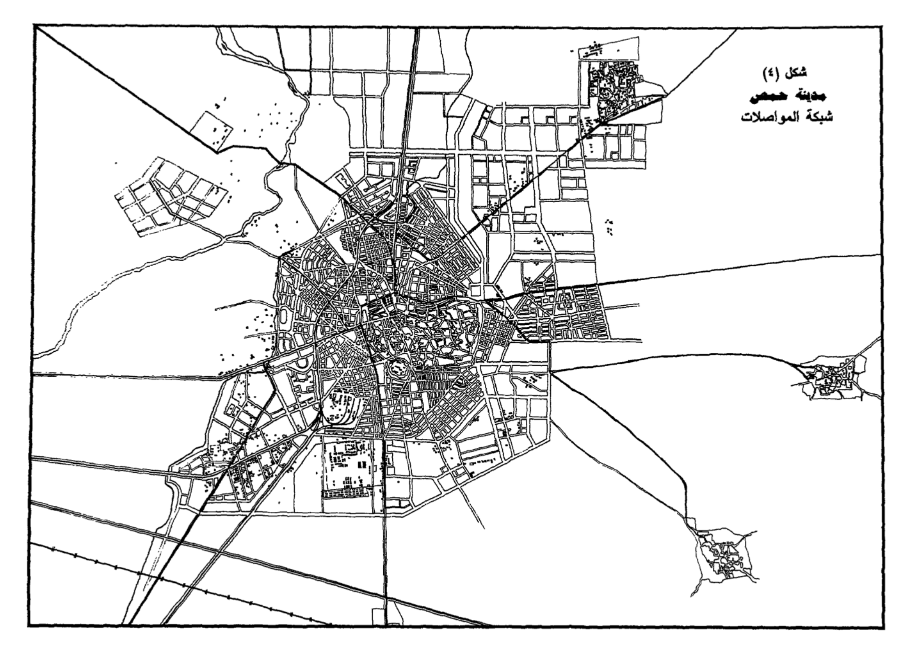
راجيا ان تلقى حلولنا واقتراحاتنا عناية خاصة من قبل المسؤولين عن التخطيط العمراني في اقطارنا العربية آملين الاستفادة من تجارب بعضنا البعض .

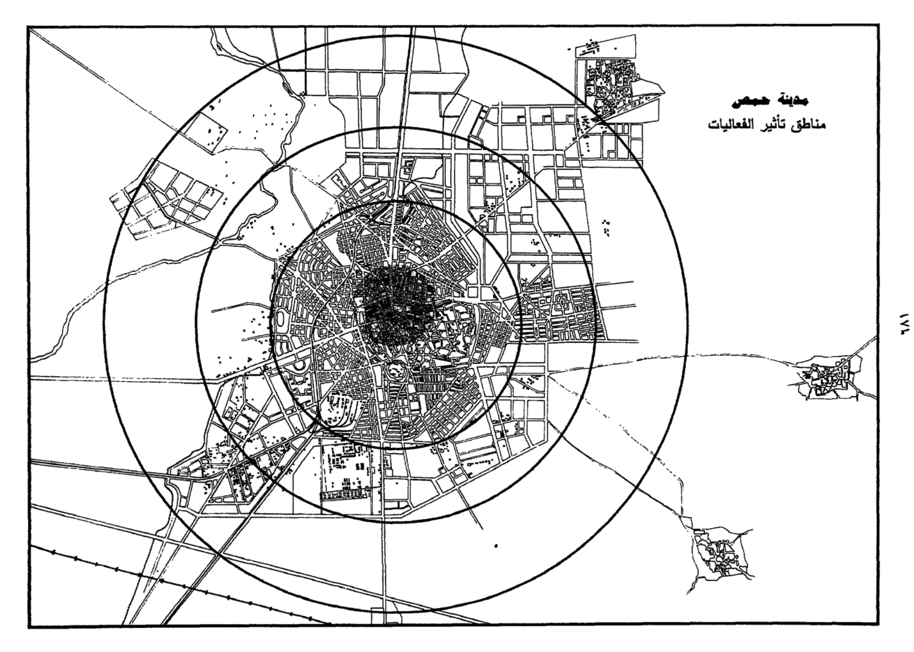
ونحن في جامعة حلب خطونا خطوات متقدمة في هذا الميدان عبر مشاريع تعالج المناطق القديمة ودراسة التطور العمراني لعدد من المدن والاحياء القديمة في مدننا العربية على نطاق الوطن العربي الكبير .

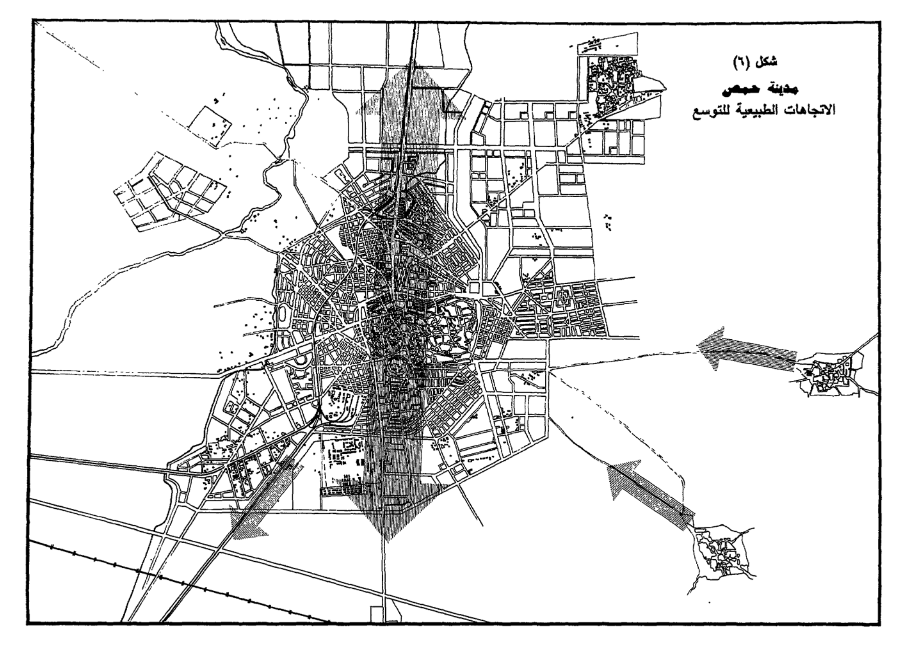
شكل (١)



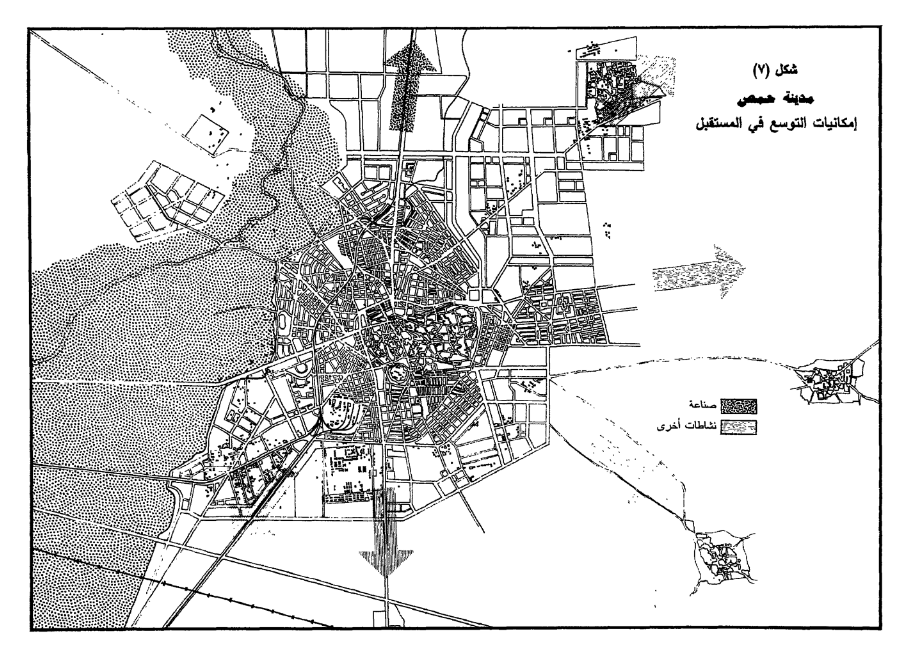

حمص مابين الاسوار ـ النواة التاريخية
حتى عام ١٨٠٠
شكل (٣)
توسع مدينة حمص خلال الاحتلال
العثماني وحتى عام ١٩١٨


شكل (٤)
مدينة حمص
شبكة المواصلات

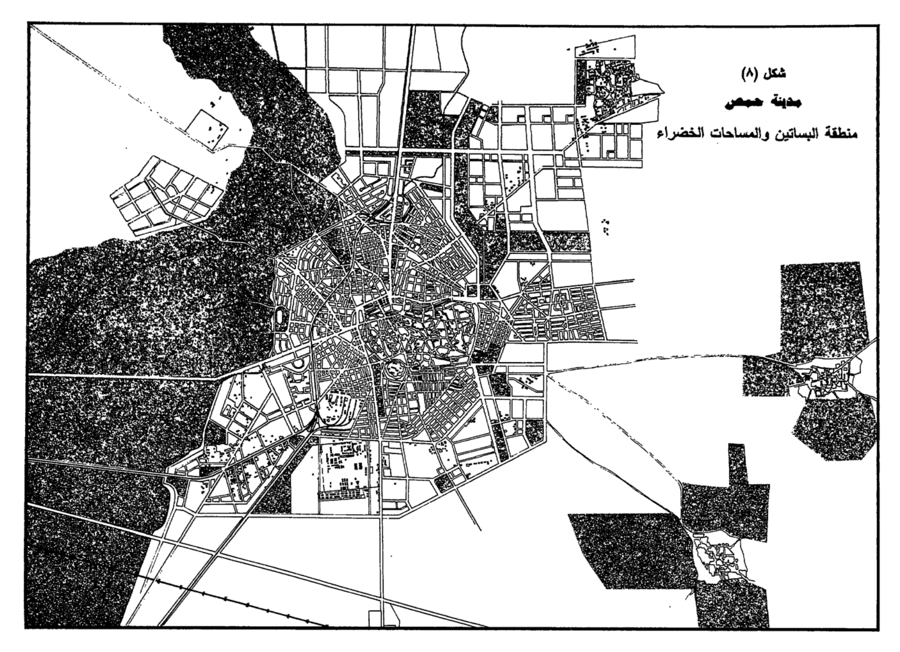

مدينة حمص
مناطق تأثير الفعاليات



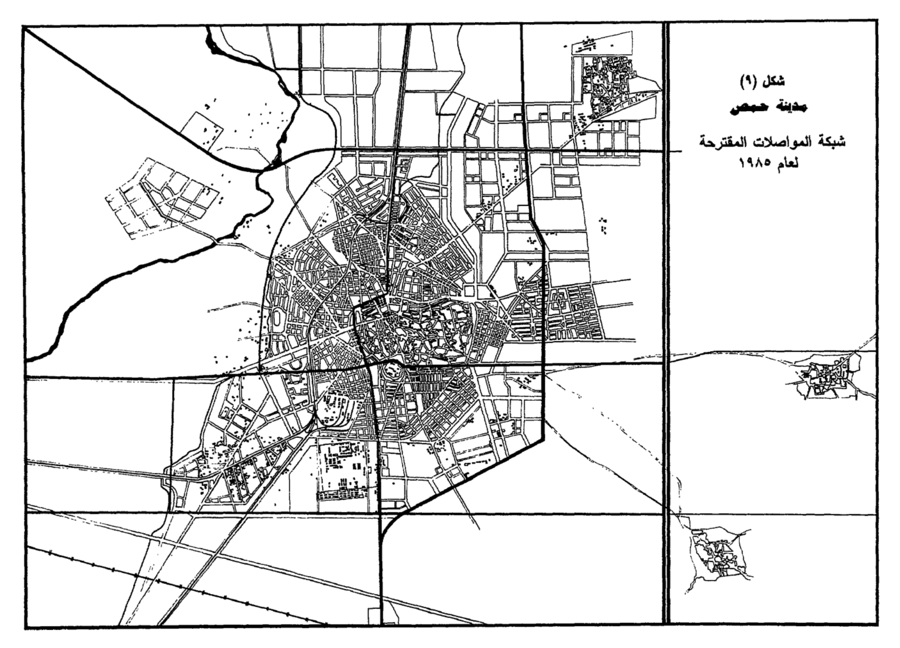
شكل (٦)
مدينة حمص
الاتجاهات الطبيعية للتوسع



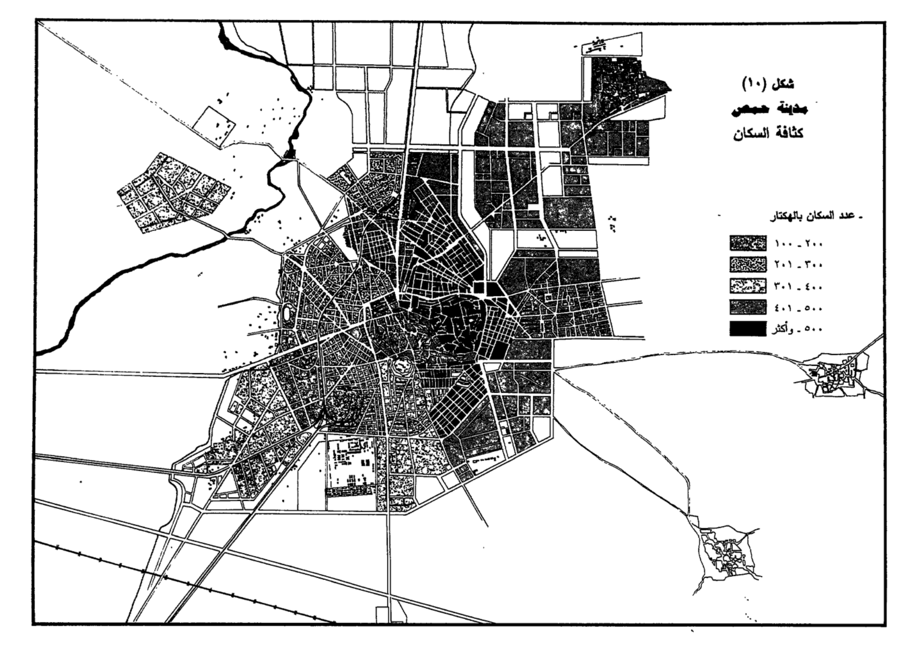
شكل (٧)
مدينة حمص
إمكانيات التوسع في المستقبل

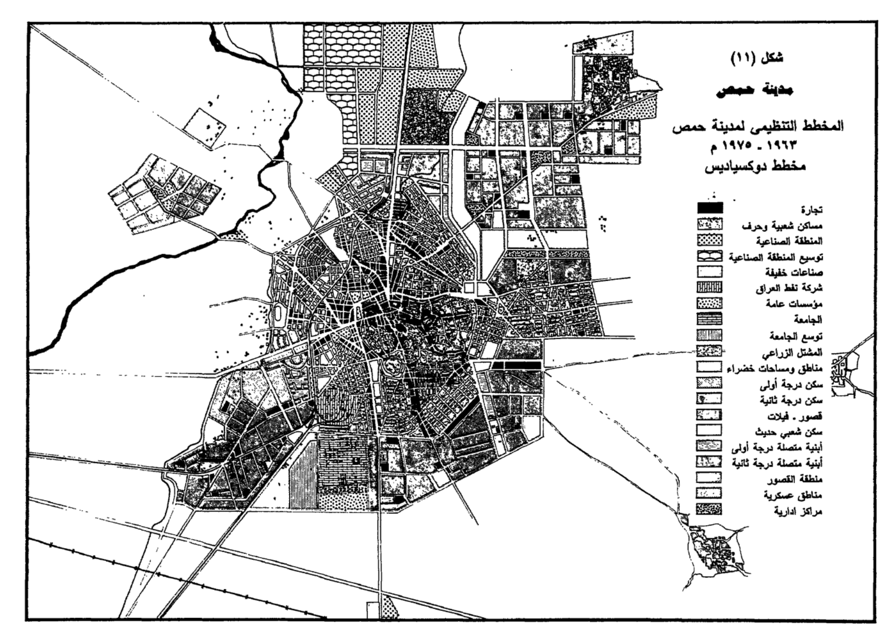


شكل (٨)
مدينة حمص
منطقة البساتين والمساحات الخضراء



شكل (٩)
مدينة حمص
شبكة المواصلات المقترحة
لعام ١٩٨٥


شكل (١٠)
مدينة حمص
كثافة السكان
ـ عدد السكان بالهكتار
١٠٠ ـ ٢٠٠
٢٠١ ـ ٣٠٠
٣٠١ ـ ٤٠٠
٤٠١ ـ ٥٠٠
٥٠٠ ـ وأكثر


شكل (١١)
مدينة حمص
المخطط التنظيمى لمدينة حمص
١٩٦٣ - ١٩٧٥ م
مخطط دوكسياديس
تجارة
مساكن شعبية وحرف
المنطقة الصناعية
توسيع المنطقة الصناعية
صناعات خفيفة
شركة نفط العراق
مؤسسات عامة
الجامعة
توسع الجامعة
المشتل الزراعي
مناطق ومساحات خضراء
سكن درجة أولى
سكن درجة ثانية
قصور - فيلات
سكن شعبي حديث
أبنية متصلة درجة أولى
أبنية متصلة درجة ثانية
منطقة القصور
مناطق عسكرية
مراكز ادارية



النمو العمراني لمدينة حمص وحلول مشاكل توسيع شبكة توزيع المياه القديمة

دكتور / محمود فيصل الرفاعي

١ ـ مجال البحث : تقع حمص في المنطقة الوسطى من سورية ويخترقها نهر العاصي من الجنوب إلى الشمال . تتكون حمص من مدينة قديمة تمتاز أحياؤها بأزقتها الضيقة وبأبنية ذات مساحة افقية كبيرة مكونة من طابق واحد ، ومن مناطق توسع حديثة أصبحت الآن تفوق بمساحتها عدة اضعاف رقعة المدينة القديمة .

اعتمدت المدينة القديمة على وسائل بدائية قبل عام ١٩٣٥ لتأمين الحاجة للماء العذب ومع نمو المدينة مددت شبكة حديثة بعد عام ١٩٣٥ أخذت في التوسع تدريجيًا لتتناسب مع التزايد السكاني لمدينة حمص .

يلخص البحث عرضًا لنتائج الدراسة حول النمو العمراني لمدينة حمص من عام ١٩٣٥ ولحلول المشاكل التي تم ايجادها لتلبية الحاجة للمياه العذبة في مناطق التوسع . وقد قسمت الدراسة إلى اربع مراحل من الناحية الزمنية الأولى من ١٩٣٥ حتى ١٩٥٠ والمرحلة الثانية من ١٩٥٠ ـ ١٩٧٠ والمرحلة الثالثة من ١٩٧٠ حتى ١٩٨٤ وتضم المرحلة الرابعة دراسة مستقبلية لاحتمالات التوسع من عام ١٩٨٤ حتى عام ٢٠٠٠ .

٢ ـ توريد المياه العذبة قبل عام ١٩٣٥ : اعتمدت المدينة القديمة في تأمين حاجتها من الماء العذب على الساقية المتفرعة عن نهر العاصي . وقد استعملت الأواني الفخارية كمعالجة لترقيد مياه الشرب والمحافظة على برودتها منعًا لنشاط البكتيريا التي يحتمل وجودها ، وكانت المواقع التي لا يصل إليها الماء العذب بالراحة تتلقى المياه بالرفع بواسطة النواعير والدواليب .

استثمر السكان المياه الجوفية بشق الاقنية تحت الأرض (فجارات أو كهاريز) . كما حفرت الآبار في المنازل لتأمين الحاجات المائية المنزلية ولري الحدائق واستعملت لرفع المياه فيها البكرة والحبل .

استعملت احواض تخزين المياه السطحية والتي يرجع تاريخها إلى المملكة التدمرية الشمالية وفي قلعة حمص وجد خزان سعته خمسة آلاف متر مكعب وهناك واديان مشهوران في المدينة وادي باب دريب في شرقها ووادي السايح في شمالها وهي ذات مخزون كبير لا تجف مياهها . وقد استغل الاهالي مياه هذه الوديان ، لتأمين حاجتهم من المياه حيث يتم الترسيب الأولي للشوائب ضمنها دون اي معالجة كيميائية اضافية .

٣ ـ النمو العمراني وشبكة المياه العذبة ١٩٣٥ ـ ١٩٥٠ : بلغ عدد سكان حمص عام ١٩٣٥ / ٤٥٠٠٠ / نسمة ، ولم تعد الموارد المائية التي كانت تعتمد على مصادر المدينة القديمة تؤمن الحاجات لمدينة بدأت في التوسع . كذلك فان انشاء بعض المعامل كمعمل السكر ، والنسيج ، والصباغة والالبان زاد في الحاجة للماء والذي أمكن تأمينه في معظم الحالات من شبكة المدينة .

يبين الشكل (١) مخططًا لمدينة حمص وقد بينت عليه حدود المدينة القديمه ويبين الشكل (٢) التوسع العمراني الذي طرأ عليها خلال المدة ١٩٣٥ ـ ١٩٥٠ وقد بدأ انشاء شبكة حديثة للمياه العذبة عام ١٩٣٥ كان هدفها تأمين المياه بدون انقطاع بالكمية والنوعية المناسبة للمستهلكين وبضغط كاف . تكونت الشبكة عند انشائها من مأخذ على نهر العاصي ومحطة ضخ للرفع الأولي ثم محطة تصفية ومحطة ضخ للرفع الثاني ومن خزانات ارضية وعالية ومن شبكة توزيع تبدأ بقطر ٤٠٠ ملمتر وتنتهي بقطر ٥٠ ملمتر وبلغ طول شبكة التوزيع ٦٦ كيلو مترًا .

ازداد عدد سكان حمص خلال هذه المرحلة فبلغ عام ١٩٥٠ / ٨٨٠٠٠ / وقد امكن حصر الكميات المستهلكة عام ١٩٣٥ وعام ١٩٥٠ حسب الجدول (١) .

جدول رقم (١) الكميات المستهلكة من المياه ونصيب الفرد في اليوم حتى عام ١٩٧٠

العام	الاستهلاك الكلي م ٣ / يوم	عدد السكان ألف نسمة	نصيب الفرد في اليوم (لتر)
١٩٣٥	٣٤٥٠	٤٥	٦٧ر٧٦
١٩٥٠	٥٧٥٠	٨٨	٣٤ر٦٥

يلاحظ من الجدول تناقص نصيب الفرد اليومي من عام ١٩٣٥ حتى عام ١٩٥٠ على الرغم من الارتفاع المتوقع من المستوى المعاشي للسكان . يمكن ان يعزى السبب إلى ثبات معدل الضخ الناتج عن عدم امكانية التوسع في محطة الضخ والازدياد الكبير الذي حصل في عدد السكان .

٤ ـ المرحلة الثانية ١٩٥٠ ـ ١٩٧٠ : استمر تزايد السكان حتى وصل عام ١٩٦٠ إلى / ١٣٧٠٠٠ / وعام ١٩٧٠ إلى / ٢١٥٠٠٠ / بنسبة تزايد ٦ر٤ ٪ وقد وافق هذا التزايد السكاني توسع عمراني تدريجي وصل إلى حدود المصانع مثل حي المصابغ الذي أنشيء عام ١٩٦٥. يبين الشكل (٣) حدود التوسع العمراني في هذه المرحلة اذ تجاوز المقابر شرقا كما حصل في حي باب تدمر وحي الزهراء وجب الجندلي وجنوبًا حي الخضر وكرم الشامي ووصل شمالا منطقة وادي السايح والخالدية وهي المنطقة التي دفن فيها الصحابي الجليل خالد بن الوليد . وقد زحف العمران غربي المدينة فوصل إلى منطقة البساتين فظهرت أحياء الغوطة والبغطاسية والمحطة والفردوس وأنشئت في هذا القسم مصفاة حمص لتكرير النفط .

لوحظت في هذه المرحلة سرعة النمو العمراني بالنسبة لتوسع الشبكة اذ بقيت بعض الاحياء (الزهراء- باب السباع) ومنطقة الوعر لم تصلها المياه من الشبكة مباشرة وبقيت تعتمد على الابار الارتوازية في شبكة مستقلة .

ظهرت الحاجة الملحة إلى زيادة في كمية الماء العذب لتأمين وصوله إلى مناطق التوسع التي ازدادت فيها الكثافة السكانية .

وانشئت محطات للضخ والتصفية بطاقة عظمى / ٤٢٠٠٠ / متر مكعب يوميا ومددت شبكات توزيع اضافية في المدينة القديمة وفي مناطق التوسع فوصل طول الشبكة عام١٩٦٤ إلى ١٢٢ كيلو مترا .

وكان من المشاكل التي ظهرت خلال هذه المرحلة ازدياد التلوث في نهر العاصي مما جعل سحب المياه منه وتصفيته لتوريده للاستعمالات المنزلية عملية غير اقتصادية ، فاقيمت المآخذ على قناة الري تستمد مياهها من بحيرة قطينة وكانت الطاقة العظمى لهذ المآخذ ٥٠٠ لتر / ثانية .

بقيت شبكة المياه دون توسع يذكر على الرغم من ازدياد عدد السكان حتى عام ١٩٦٠ . ويبين الجدول (٢) تفاصيل الجزء الأول من المرحلة الثانية .

جدول رقم (٢) نصيب الفرد من المياه العذبة في اليوم خلال الفترة من ١٩٦٠-١٩٦٣ م

العام	الاستهلاك الكلي م ٣ / يوم	عدد السكان المستفيدين من الشبكة (ألف نسمة)	عدد السكان الكلي ألف نسمة	نصيب الفرد في اليوم لتر
١٩٦٠	٨٩٠٠	٨٩	١٣٧	١٠٠
١٩٦١	٩٨٤٠	٩٦	١٤٣	٥ر١٠٢
١٩٦٢	١٠٨١٥	١٠٣	١٥٠	١٠٥
١٩٦٣	١١٩٣٣	١١١	١٥٧	٥ر١٠٧

يلاحظ من الجدول (٢) ازدياد الاستهلاك اليومي للفرد بنسبة ٥ر٢ لتر / يوم / سنه بسبب ارتفاع المستوى المعيشي . يبين الجدول (٣) تفاصيل الجزء الثاني من هذه المرحلة بين ١٩٦٤ ـ ١٩٧٠ .

جدول رقم (٣) نصيب الفرد من المياه العذبة في اليوم خلال الفترة من ٦٤ ـ ٧٠ (المرحلة الثانية)

العام	الاستهلاك الكلي م٣/ يوم	عدد المستفيدين من الشبكة (ألف نسمة)	عدد السكان الكلي (ألف نسمة)	نصيب الفرد المحسوب (لتر/ يوم)
١٩٦٤	١٣٢٠٠	١٢٠	١٦٤	١١٠
١٩٦٥	١٤٥١٣	١٢٩	١٧٢	٥ر١١٢
١٩٦٦	١٥٩٨٥	١٣٩	١٨٠	١١٥
١٩٦٧	١٧٥٠٨	١٤٩	١٨٨	٥ر١١٧
١٩٦٨	١٩٢٠٠	١٦٠	١٩٧	١٢٠
١٩٦٩	٢١٢٥٠	١٧٠	٢٠٦	١٢٥
١٩٧٠	٢٣٧٩٠	١٨٣	٢١٥	١٣٠

يلاحظ من الجدول (٣) ثبات نسبة الزيادة في نصيب الفرد بمعدل ٥ر٢ لتر / يوم سنويا حتى عام ١٩٦٨ ثم ما لبثت ان اصبحت ٥ لتر / يوم سنويا حتى عام ١٩٧٠ يبين الشكل (٤) حدود التوسع في هذه المنطقة حتى عام ١٩٨٤ .

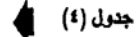
٥ ـ المرحلة الثالثة ١٩٧٠ ـ ١٩٨٤ : توسعت المدينة بنتيجة التزايد الملحوظ في عدد السكان الذي وصل عام ١٩٨٤ إلى ٣٩٥٠٠٠ نسمة فنشأت احياء جديدة في الجنوب الغربي (بابا عمرو) وفي الشمال الشرقي دير بعلبة الذي اتصل بحي البياضة وامتد التوسع غربًا حتى اتصل البناء بمنطقة الوعر واتسعت المدينة شرقا فنشأ حي الأرمن وجنوبًا اتصل البناء بأحياء كرم الزيتون وكرم اللوز وعكرمة .

كذلك طرأ تغير على طراز البناء فظهرت الابنية المتعددة الطوابق على نطاق واسع ووسعت بعض احياء المدينة القديمة وتغيرت ملامحها . وارتفع مستوى المعيشة واقيمت عدة معامل حول المدينة وتوسعت المرافق والخدمات العامة وأنشئت جامعة وعدة معاهد علمية ومهنية في حمص .

ادى كل ذلك إلى ضغط كبير على شبكة المياه العذبة لسد الاحتياج . لكن السحب من نهر العاصي لم يعد ممكنا إذ استبعد بسبب ارتفاع درجة التلوث في النهر واتجه البحث نحو مصدر بديل للمياه فعثر على عين التنور التي تقع على مسافة ٣٥ كيلو مترا جنوب غربي المدينة فأنشئت محطات الضخ والتصفية ووصلت طاقتها عام ١٩٨٠ إلى ٨٦٠٠٠ متر مكعب يوميًا .

وسعت شبكت التوزيع فوصلت إلى منطقة الوعر القديم عام ١٩٧٥ ومنطقة بابا عمرو ولم تصل إلى حي كرم اللوز وكرم الزيتون ومنطقة دير بعلبة وحي البياضة اذ ما زال الاعتماد فيها على مياه الآبار .

ظهرت في هذه المرحلة مشكلة جديدة لم تكن واضحة من قبل وهي انخفاض مردود التوزيع نظرًا لارتفاع قيمة الضياعات . هذه المشكلة لم تكن واضحة من قبل نظرًا لعدم توفر قياسات لكمية المياه الموردة بالضخ .


جدول (٤)

يبين الجدول (٤) تفاصيل القياسات والحسابات للمرحلة الزمنية ١٩٧١ ـ ١٩٨٣ للاستهلاك والضياعات .

العام	الاستهلاك الكلي م ٣/ يوم	تدفق الضخ م ٣/ يوم	الضياع م ٣/ يوم	عدد السكان المستفيدين ألف نسمة	عدد السكان الكلي	استهلاك الفرد لتر/ يوم	نسبة الضياع إلى الاستهلاك مئوية
١٩٧١	٢٦٧٧٢	٣٤٩٣٥	٨١٦٣	١٩٤	٢٢٥	١٣٨	٪ ٣٠
١٩٧٢	٢٨٧٤٣	٣٧٣٢٨	٨٥٨٥	٢٠١	٢٣٥	١٤٣	٪ ٣٠
١٩٧٣	٣٠٧٨٤	٤٠٣٤٤	٩٥٦٠	٢٠٨	٢٤٥	١٤٨	٪ ٣١
١٩٧٤	٣١٦٦٧	٤٦٢٣٧	١٤٥٧٠	٢١٠	٢٥٦	١٥١	٪ ٤٦
١٩٧٥	٣٢٥٥٠	٥٢١٣٠	١٩٥٨٠	٢١٠	٢٦٧	١٥٥	٪ ٦٠
١٩٧٦	٣٨٣٧٦	٦٤٣٨٩	٢٦٠١٣	٢٤١	٢٧٩	١٥٩	٪ ٦٧
١٩٧٧	٤٦٨٥٦	٧٤٢٤٧	٢٧٣٩١	٢٨٩	٢٩١	١٦٢	٪ ٥٨
١٩٧٨	٤٨٧٠٦	٨١٢١٦	٣٢٥١٠	٢٩٥	٣٠٤	١٦٥	٪ ٦٧
١٩٧٩	٥٠٥٥٦	٨٦٠٦٣	٣٥٥٠٧	٣١٠	٣١٨	١٦٨	٪ ٧٠
١٩٨٠	٥٢٣٩٨	٩٤٤٤٢	٤٢٠٤٤	٣٠٥	٣٣٢	١٧٢	٪ ٨٠
١٩٨١	٥٢٧٤٨	٩٥٣٤٠	٤٢٥٩٢	٣٠١	٣٤٧	١٧٥	٪ ٨١
١٩٨٢	٥٧٣١١	٨٤٦٣٦	٢٧٣٢٥	٣٢٢	٣٧٢	١٧٨	٪ ٤٨
١٩٨٣	٥٥٥٦٠	٨٩٥٨٧	٣٤٠٢٧	٣٠٧	٣٧٢	١٨١	٪ ٥٦

ويلاحظ من الجدول (٤) ارتفاع نسبة الضياع في الشبكة بسبب التهريب من الانابيب التي أخذ قسم منها في الاهتراء اضافة إلى السحب غير المشروع من الشبكة والذي لا يمكن تقدير كميته ، فقد بلغت نسبة الضياع عام ١٩٨٠ ثمانين بالمائة وهي نسبة عالية جدًا الا انه من المحتمل وجود اخطاء في قراءات العدادات المنزلية ناتجة عن عدم صيانتها ومع ذلك فان نسبة الضياع تبقى كبيرة . كذلك يلاحظ من الجدول عدم استعمال طاقة الضخ القصوى لمحطات توريد الماء . يبدو من الجدول أيضا ان عدد السكان الذين تخدمهم الشبكة أقل من عدد السكان الكلي وهذا دليل على عجز الشبكة عن تلبية حاجات التوسع العمراني المتسارع .

ان عدد السكان الذين تخدمهم الشبكة حسب على اساس الاستهلاك الكلي في اليوم واستهلاك الفرد لذلك يبدو من الجدول ان عدد السكان الذين تخدمهم الشبكة عام ١٩٨١ قد نقص ، كذلك الأمر بالنسبة لعام ١٩٨٣ . الا ان ذلك يمكن ان يعزى إلى عدم استهلاك الفرد في هذا للنصيب الأعظمي المخصص له وفق الحساب . يظهر من الجدول انخفاض ملحوظ في نسبة الضياع ويمكن أن يعزى ذلك إلى البدء في مشروع استبدال وتجديد الشبكة لمسافة ٦٥ كيلو مترا وذلك بغية تخفيض الضياعات بالتهريب من الاقسام المهترئة . وقد بلغ الطول الاجمالي للشبكة في تلك السنة ٢٨٠ كيلو مترا . وقد اعد برنامج للتجديد على مراحل وبمعدل ١٦ كيلو مترا في السنة .

٦ ـ توسيع الشبكة لتلبية حاجة المستقبل :

استعملت العلاقة ع = ع ١ (١ + يه)ن حيث ع عدد السكان في سنة المستقبل و ع١ عدد السكان سنة الاساس و (يه) نسبة التزايد بالألف و (ن) عدد السنين وقد اعتبرت ع لنسبة ٢٠٠٠ و ع١ = ٣٩٥٠٠٠ لسنة ١٩٨٤ واعتبر معدل التزايد ٦ر٣ ٪ فيصبح عدد السكان سنة ٢٠٠٠ / ٦٩٥٠٠٠ / نسمة ، وقد اعتبر معدل التزايد ٦ر٣ ٪ بدلا من ٤،٤٪ الذي لوحظ بين عامي ١٩٧٠ و ١٩٨٤ نظرا لأن الرقم ٤،٤٪ يمثل صافي التزايد السكاني اضافة إلى التزايد الناتج عن هجرة ابناء الريف إلى المدينة والذي يتوقع تناقصه في السنوات المقبلة . وبذلك تكون الزيادة في عدد السكان بحدود / ٣٠٠ ٠٠٠ / نسمة . سيتم توزيع السكان في مناطق التوسع وفق المخطط البدائي لتوسع المدينة (١٩٨٥ ـ ٢٠٠٠) شكل (٥) كمنطقتي الوعر الجديد وضاحية ابن الوليد .

كذلك اعتمدت نسبة التزايد في الاستهلاك ٤ لتر يوم / سنة للفرد الواحد فيصبح استهلاك الفرد عام ٢٠٠٠ بحدود ٢٥٠ لترا / يوم . هذه القيم تقود بالحساب إلى احتياج مائي يومي متوقع ١٧٣٧٥٠ متر مكعب اي ان الزيادة في الاستهلاك تصل إلى ٧٣ ٪ من الطاقة الفعلية للضخ ، لذلك تبين انه لا بد من البحث عن مصادر مائية اضافية لتغذية حاجات السكان في المناطق التي لم تتم تغذيتها من الشبكة العامة مثل حي كرم اللوز والزيتون ومنطقة دير بعلبة وبابا عمرو أو في المناطق الجديدة التي شملها مخطط التوسع

كمنطقة الوعر الجديد شمالي غربي حمص . وقد وجد ان عين السمك التي تبعد ٣ كيلو مترات عن عين التنور يمكن ان تلبي الاحتياج اذا امكن نقص الضياعات التي تتزايد مع توسع الشبكة ومع مرور الزمن .

٧ ـ الخلاصة والنتائج :

١ ـ جرت دراسة لمشاكل توسيع شبكة توزيع المياه العذبة لمدينة حمص بين عامي ١٩٣٥ و ١٩٨٤ لتلبية حاجات التوسع السكاني والنمو العمراني والاعتماد على المخططات التنظيمية للمدينة وعلى شبكات المياه وحسابات التوسع السكاني والحاجة للماء العذب مع دراسة لاحتمالات التوسع حتى عام ٢٠٠٠ .

٢ ـ لم تتوفر المعلومات الكافية عن كمية الماء الموردة من محطات الضخ بين ١٩٣٥ حتى ١٩٧٠ مما جعل حساب الضياع من شبكة توزيع المياه العذبة غير ممكن في تلك المرحلة .

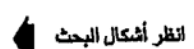
٣ ـ بنتيجة حساب الضياع بعد ١٩٧٠ الناتج عن تسرب الماء من بعض خطوط الشبكة المهترئة والسحب غير المشروع منها تبين أن الضياع يصل إلى ٨٠ ٪ في بعض السنوات مما يجعل من الضروري وضع برنامج مستمر لاستبدال الخطوط المهترئة وتغيير العدادات وصيانتها . ان الضغوط العالية المطبقة على خطوط الشبكة لتأمين وصول الماء إلى مناطق التوسع السكاني الجديدة تزيد من ضياعات الماء عند نمو المدينة وربط هذا النمو بشبكة المدينة القديمة .

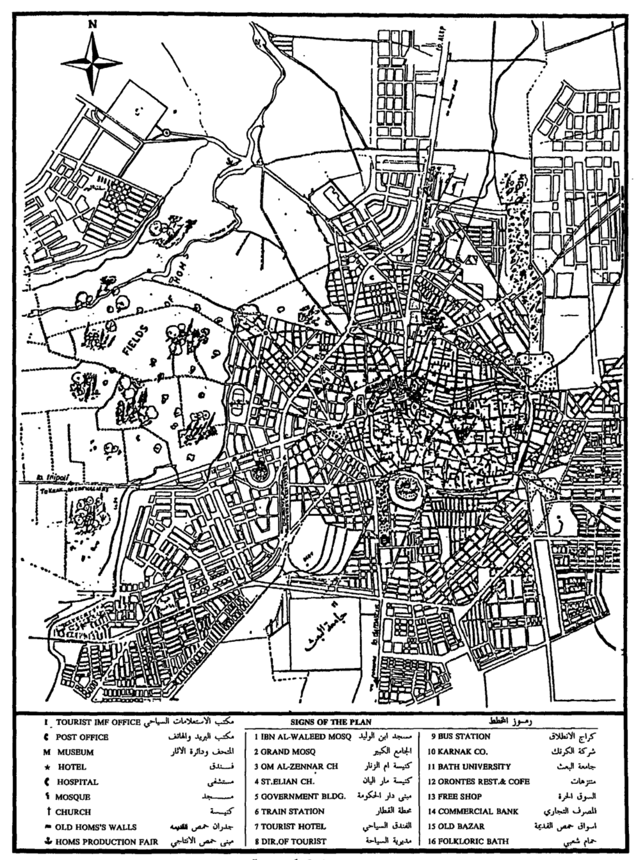
٤ ـ هناك تزايد ملحوظ في استهلاك الفرد اليومي في المدينة مع ارتفاع مستوى المعيشة ومع تغيير انظمة البناء والتطور الحضاري الذي طرأ عليها . وبنتيجة الدراسة بمدينة حمص تبين ان الاستهلاك الفردي اليومي كان في حدود ٧٦ لترا عام ١٩٣٥ إلى ١٨١ لترا ويتوقع ان يصل إلى ٢٥٠ لترا عام ٢٠٠٠ وعليه فمن الضروري أخذ هذا التزايد في الاعتبار عند حساب الاحتياج المائي للمستقبل .

٥ ـ من الضروري عند حساب التدفقات اللازمة لتأمين حاجات المستقبل الناتجة عن التوسع العمراني عدم الاقتصار على التزايد السكاني الصافي . تبين من الاحصائيات أن الولادات هي ٦ر٣ ٪ في مدينة حمص الا ان التزايد السكاني من الاحصاء دل على نسبة ٤ر٤ ٪ و ٦ر٤ ٪ ويمكن تبرير الفرق على انه ناتج جزئيا عن هجرة أبناء الريف إلى حمص . وقد ترافقت هذه الهجرة مع النمو الاقتصادي وازدهار مشاريع الخدمات التي فتحت مجالات العمل لساكني الريف خلال المرحلتين ١٩٥٠ ـ ١٩٧٠ و ١٩٧٠ ـ ١٩٨٤ في حمص . الا ان دراسات احتمال المستقبل تدل على امكانية تناقص هذه النسبة والاقتصار عند حساب التدفقات على التزايد السكاني الصافي .

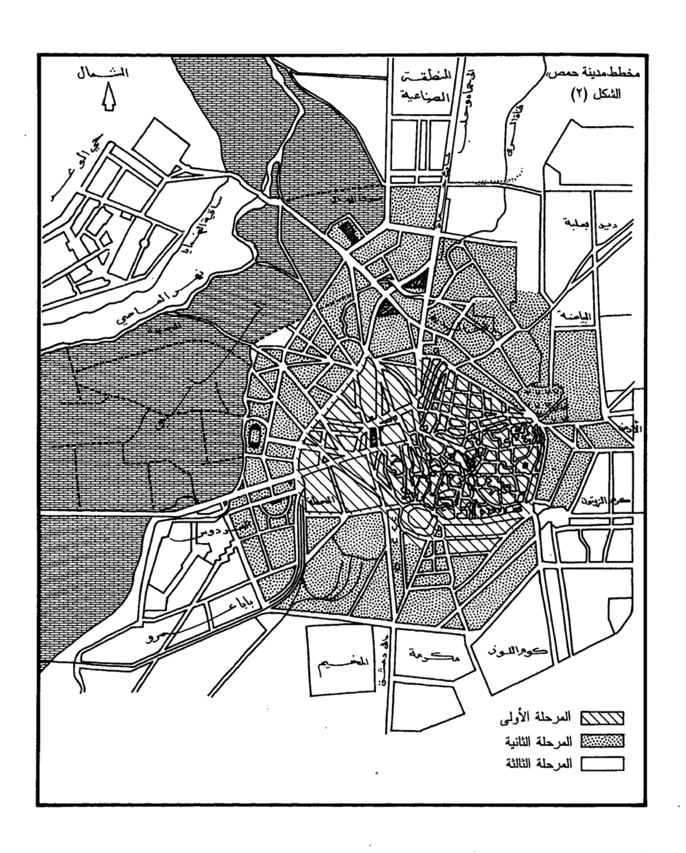
٦ ـ عند دراسة شبكات المياه العذبة في مناطق التوسع العمراني في المدينة العربية من الضروري بحث الجدوى الاقتصادية بما يتعلق بتوسيع الشبكة القديمة لتأمين الماء بالمقارنة مع انشاء شبكات مستقلة تغذي المناطق الجديدة إما من مصادر مستقلة كالآبار الارتوازية عند توفرها أو من نفس المصادر القديمة ولكن بخطوط جديدة وبذلك يمكن تجنب ازدياد الضياع في الخطوط بسبب الحاجة لزيادة الضغط وذلك كما جرى في مناطق التوسع العمراني في مدينة حمص حيث مددت شبكات مستقلة في منطقة الوعر الجديد وبقيت المناطق في الشمال الشرقي كالبياضة ودير بعلبة معتمدة لتأمين حاجات المياه العذبة على شبكة تستمد الماء من الآبار الارتوازية .

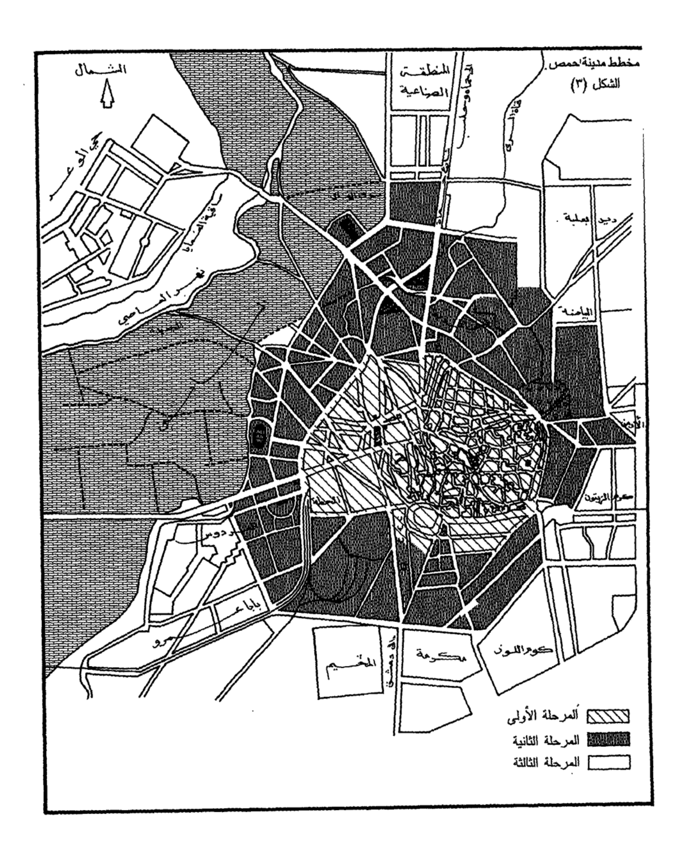
٨ ـ **شكر وتنويه** : اعد هذا البحث اثناء عمل الباحث كأستاذ زائر في كلية الهندسة المدنية والمعمارية بحمص للعام الدراسي ١٩٨٤ ـ ١٩٨٥ . يتقدم الباحث بالشكر إلى مؤسسة المياه والبلدية ومديرية الاحصاء في حمص للمساعدة في اعطاء المعلومات اللازمة لاتمام البحث .

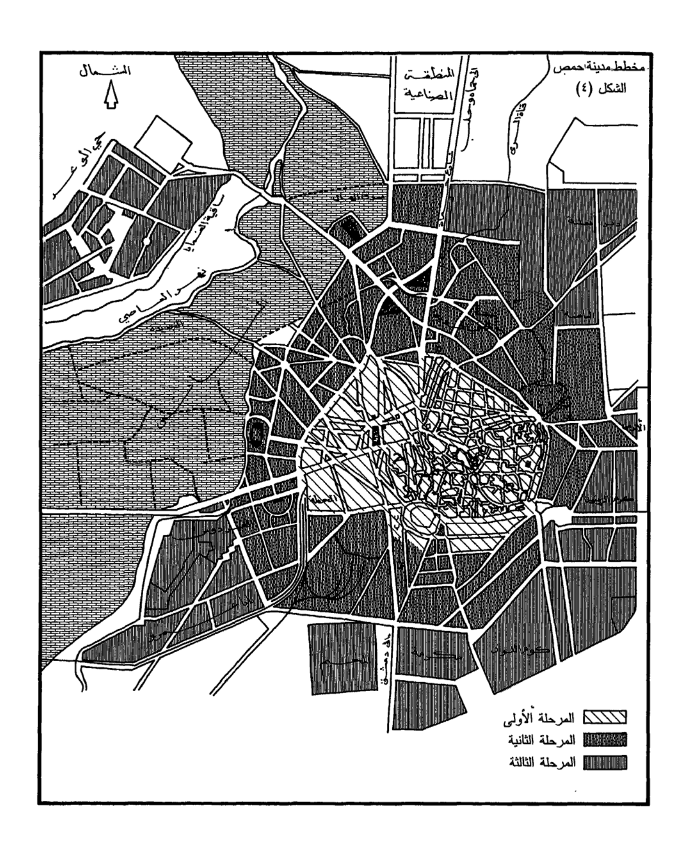

انظر أشكال البحث

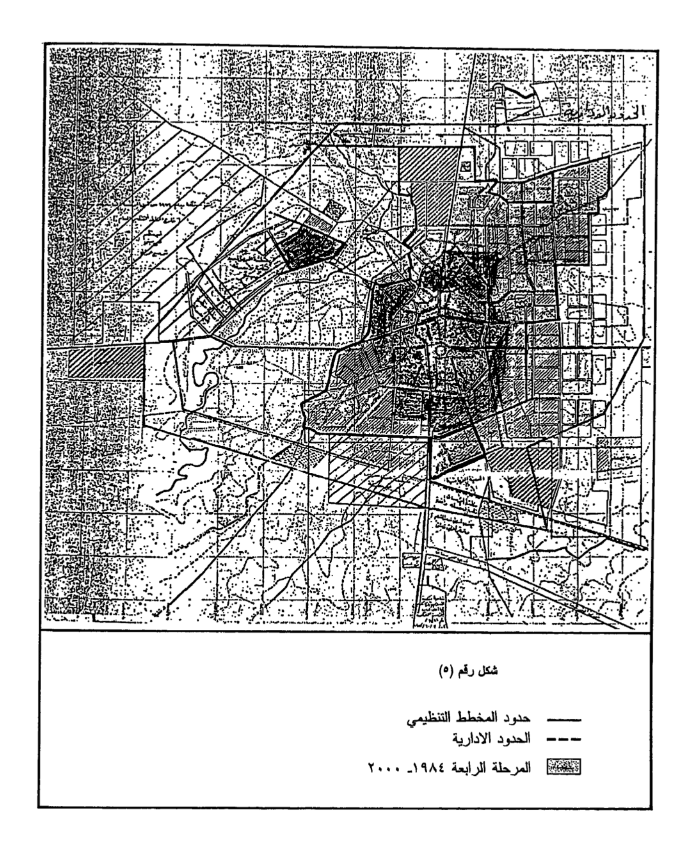


شكل رقم (١) **مخطط مدينة حمص**


مخطط مدينة حمص
الشكل (٢)
الشمال
المنطقة الصناعية
المخيم
كرم الزيتون
المرحلة الأولى
المرحلة الثانية
المرحلة الثالثة


مخطط مدينة حمص.
الشكل (٣)
الشمال
المنطقة الصناعية
قناة الري
دير بعلبة
البياضة
نهر العاصي
كوم اللوز
عكرمة
المخيم
المرحلة الأولى
المرحلة الثانية
المرحلة الثالثة


مخطط مدينة حمص
الشكل (٤)
الشمال
المنطقة الصناعية
نهر العاصي
المرحلة الأولى
المرحلة الثانية
المرحلة الثالثة



شكل رقم (٥)

—— حدود المخطط التنظيمي

- - - الحدود الادارية

▒ المرحلة الرابعة ١٩٨٤ـ ٢٠٠٠

البحث السادس عشر

المدن الكبرى ـ مشكلاتها وتطلعاتها ـ دراسة في آثار النمو الحضري لمدينة القاهرة

دكتور / محمد سيد حافظ فرحات

تعد المدينة المصرية قضية من القضايا الحيوية ـ المؤثرة في شتى جوانب الحياة بالمجتمع ، وهى وإن كانت طوال تاريخها على قدر كبير من الأهمية والحساسية ، الا أنها اكتسبت في تاريخها الحديث قدرا خاصا ومتميزا من الثقل والتأثير ، ولعل ذلك يرد بالدرجة الأولى الى التغيرات الجذرية التي لحقت بالمجتمع المصري بصفة عامة منذ أوائل هذا القرن .

وتعد الأنماط المعيشية (حضرية كانت أو ريفية) بمثابة الأطر التي تنعكس فيها بوضوح مثل تلك التغيرات ، كما تتجسد في صورة آثار ايجابية حينا ، ومشكلات حينا آخر . وايا كان الأمر فان المدينة المصرية تعد بحق نموذجا طيبا وصالحا لدراسة أحوال المجتمع المصرى عامة ، وذلك اذا ما وضعنا في الاعتبار أن قضاياها لا تمس المجتمع الحضرى ، وانما هى انعكاس طبيعي لكل التفاعلات الناجمة عن التكوين الاجتماعي ـ الاقتصادي لمصر ككل عبر التاريخ المشكل لهذه التفاعلات[1] .

والقاهرة تلخص بحق كما يقول « جمال حمدان » كيان مصر البشري فلأنها بموقعها المركزى المتوسط بين الدلتا والصعيد ، تستمد سكانها بتوازن معقول ـ من كل أقاليم مصر ، وبالتالي تؤلف تماما عينة ممثلة للمجتمع المصرى برمته . فثلث سكانها ـ تقديرا ـ من المهاجرين أصلا من الأقاليم ، وتؤكد دراسة حديثة عن الهجرة الى القاهرة الكبرى في نقطة زمنية بعينها أن ٤٦,٩٪ من المهاجرين أتوا من ريف الدلتا ، مقابل ٤١,٤٪ من ريف الصعيد[2] .

واذا كان النيل يصب في مصر ، فان مصر برمتها تصب في القاهرة ، حقا ان كل الطرق تؤدي الى القاهرة ، القاهرة اذن عنق الزجاجة ، عنق مصر . وليس من المبالغة في شئ أن تكون مصر هي القاهرة ، فتاريخ مصر ليس الاتاريخ العاصمة أو يكاد ، وليس صدفة أن تكون مصر من البلاد القليلة التي يطلق فيها اسم البلد على العاصمة .

تمثل القاهرة ـ والاسكندرية ايضا ـ أعلى معدلات النمو السكاني في مصر . يترتب على ذلك أن عملية التحضير في مصر تتميز بخاصية أساسية ، هى امتداد وتضخم احدى مدنها (أو مدينتين على الأكثر) بشكل يتعدى كل الحدود ، ويكون ذلك في العادة على حساب المدن الأخرى .

وتعتبر القاهرة أفضل مثال على ذلك ، حيث تفوق معدلات الهجرة الداخلية اليها غيرها من المدن المتوسطة والصغيرة . وذلك بالنظر الى فرص العمل ومستوى الخدمات وتوفرهما في العاصمة بشكل لا يتحقق في غيرها من المدن ، ولعل ذلك يرجع أيضا الى أن مشروعات التنمية الاقتصادية قد ارتبطت بتحيز حضرى واضح ، اذ يكشف التوزيع المكاني للاستثمار الصناعي والتجاري ، عن تركيز الجزء الأكبر منه في القاهرة والاسكندرية ، ولم يحصل الريف على نصيب يذكر ، الاحيث كانت هناك ظروف اقتصادية قوية تجذب الصناعة الى مكان معين .

ونظرا لأن الأجانب يؤلفون الغالبية العظمى من رجال الأعمال ، فقد كانوا يفضلون الاقامة في العاصمتين (بل والتنقل بينهما) ، وبالتالي فقد حدث التصنيع فيهما على نطاق واسع ، لقد سعت مشروعات القطاع الخاص الى التمركز في المناطق التي تتمتع باتساع حجم

---

(١) محمود الكردي ، المدينة المصرية : مشكلاتها وظواهرها (مشروع بحث ملامح المجتمع المصري التقرير الاول) في : محمد الجوهري (اشراف) ، الكتاب السنوي لعلم الاجتماع ، العدد الرابع ، دار المعارف بمصر ، ابريل ٨٣ ، ص ص ١٩/١٨ .

(٢) جمال حمدان ، شخصية مصر : دراسة في عبقرية المكان ، ج ٤ (شخصية مصر الحضارية) ، القاهرة ، عالم الكتب ، ١٩٨٤ ص ٢٦٩ .

السوق والتي تتوافر بها وفورات اتساع النطاق (بطبيعة قاعها المالك) الى الاستفادة قدر الامكان من الانتاج الصناعي للهيكل القائم ، كذلك من التسهيلات والخدمات الصناعية (الكهرباء - الغاز المياه ... الخ) [٣] .

لقد أصبحت القاهرة - في السنوات العشر الأخيرة وكانها بئر بلا قاع لكل استثمارات مصر وقروضها وما يقدم لها من منح [٤]. فالمعروف أن الصرف الصحى في القاهرة يستهلك نحو ٢٠٠٠ مليون جنيه ، أما مشروعات مياه الشرب فربما لاتكتفى بنصف هذا المبلغ ، وأما شبكة الكباري والانفاق والمترو والتليفونات والمدارس والجامعات والمستشفيات ، ومنافذ توزيع المواد التموينية وكافة الخدمات الأخرى فلا بد أن تصل استثماراتها الى أرقام فلكية تعيق التنمية في مواقع أخرى [٥] .

ويستدل من احصاءات مختلفة أن أكثر من نصف التجار المهرة يعيشون في القاهرة في منتصف الستينات ، كما كان ذلك حال ٣٦٪ من العمال المنتجين ، كما أن المدينة (العاصمة) قد حوت ٦٦٪ من مستقبلي الارسال التليفزيوني وحوالي ٥٧٪ من تلفونات مصر ، و ٣٣٪ من الاطباء والصيادلة [٦] ، ورغم خطورة أن تضم القاهرة ربع سكان مصر (تقدير الثمانينات) من حيث العدد المجرد ، فهى بالفعل تزيد عن نصفها من حيث الوزن الفعال . فلو قيمنا الدخول المرتفعة والعقارات والأملاك ، والصناعات والمرافق والخدمات الراقية ، وكذلك مالا يمكن قياسه رقميا كالسلطة والنفوذ ... الخ ، فقد ترجح كفة العاصمة دون المناطق الأخرى ببساطة وسهولة . ودون الدخول في تفصيلات توزيع الوحدات الحضرية ، عددا أو سكانا حسب فئة الحجم في التعدادات المتعاقبة المختلفة ، يمكن القول بأن الهيكل الحضري في مصر يتصف بوجه عام بدرجة عالية من التركيز في عدد محدود من المراكز الحضرية . أعنى بالتحديد أن نسبة سكان الحضر في المدينتين الكبيرتين بمصر (القاهرة والاسكندرية) تميل دوما الى الارتفاع . يشير ذلك أيضا الى وجود عدم توازن في توزيع أحجام المراكز الحضرية المصرية ، ومما يؤكد هذا الاستنتاج أيضا أنه لا توجد مدن كبيرة تحتل مكانة متوسطة بين هاتين المدينتين الكبيرتين (المليونيتين) والمدن الأصغر المتوسطة الحجم والتي تتراوح أحجامها بين ١٠٠ ٠٠٠ و ٢٠٠ ٠٠٠ نسمة . ان ذلك يدفع بنا الى القول أن علاقة القاهرة بالمدن الاقليمية والمناطق الأخرى في مصر لم تكن علاقة منفعة متبادلة ، بل هي علاقة استغلال من جانب الطرف الأول لغيره من الأطراف أو هي بالفعل علاقة اقطاعية « أدت الى اختفاء الطبقة الوسطى من المدن » فمن بعد القاهرة (والاسكندرية) تهوي أحجام المدن الأخرى ، وتهبط هبوطا ذريعا[٧] .

وقد بلغت هذه النسبة مايزيد عن ٥/١ سكان مصر في تعدادى ١٩٦٦ ، ١٩٧٦ كما أن المدينتين حافظتا على تزايد نسبة سكانهما في كل تعداد عن سابقه على العكس من بقية أقاليم مصر السكانية التي تعرضت اما لانخفاض نسبة سكانها الى جملة سكان مصر ، أو لتبذبات في هذه النسبة على الأقل ، ولاشك أن السبب الرئيسى في توالى ارتفاع سكان القاهرة والاسكندرية بهذه المعدلات المرتفعة يرجع الى تضافر الهجرة الداخلية مع الزيادة الكلية لسكانها ، وذلك على حساب بقية الوحدات الحضرية الأخرى . ويوضح الجدول التالى تطور حجم العاصمتين منذ منتصف القرن الحالي :

---

(٣) رأفت شفيق ، دور القطاع الخاص في تنمية الصناعات التحويلية بمصر في ظل سياسة الانفتاح الاقتصادي ، في : رؤية مستقبلية للاقتصاد المصري في ظل التطورات العالمية والاقليمية (بحوث ومناقشات المؤتمر العلمي السنوي الخامس للاقتصاديين المصريين ٢٧ - ٢٩ مارس ١٩٨٠) ، المركز العربي للبحث والنشر ، القاهرة ١٩٨٣ ، ص٢٨٣ .

(٤) هدى محمد صبحي ، حول الفوارق الاقليمية ومشكلة توزيع الاستثمارات بين الاقاليم ، في : التنمية الاقتصادية والعدالة الاجتماعية في الفكر التنموي الحديث مع اشارة خاصة للتجربة المصرية (بحوث ومناقشات المؤتمر العلمي السنوي الرابع للاقتصاديين المصريين ٥/٣ مايو ١٩٧٩) ، المركز العربي للبحث والنشر القاهرة ، ١٩٨١ ، ص ص ٣٠١ /٣١٠ .

(٥) ميلاد حنا ، الخروج من المأزق القاهري : ترشيد القاهرة بدلا من نقلها وما هي البدائل ، الاهرام ، العدد ، ٣٥٩٧٩ ، ١٩٨٥/٦/١٢ ، ص ٧ .

(٦) علي الجريتلي ، السكان والموارد الاقتصادية ، مطبعة مصر ، ١٩٦٣ ، ص ص ٢٣/٢٢ . انظر ايضا - جمال حمدان ، شخصية مصر : دراسة في عبقرية المكان ، ج ٣ (شخصية مصر التكاملية) ، القاهرة ، عالم الكتب ، ١٩٨٤ . انظر ايضا :

- Galal Amin, Urbanization and Economic Development the Arab World, Beirut University, Beirut, 1972, pp. 15-17.

(٧) حول دراسة الجوانب الهيكلية للنمو الحضري في المجتمع المصري ، انظر : محمد حافظ ، التصنيع والتحضر في المجتمع المصري : دراسة اجتماعية وتاريخية ، المنصورة ، مكتبة هشام ، الطبعة الاولى ، ١٩٨٤ ، ص ٢٥٧ . السيد الحسيني ، المدينة دراسة في علم الاجتماع الحضري ، دار المعارف بمصر ، ط ٢ ، ١٩٨١ ص ٢٧٥ .

جدول رقم (١) يوضح حجم العاصمتين منذ منتصف القرن (٤٧ - ١٩٧٦)

حجم السكان	١٩٤٧ ★	١٩٦٠ ★	١٩٦٦ ★	١٩٧٦ ★★
القاهرة والاسكندرية	٣,٠٠٩,٦٧٨	٤,٨٦٥,٠١٣	٦,٠٢٠,٩٠٩	٧,٣٩١,٧١١
الجيزة وشبرا الخيمة	٠,١٠٧,٥٤٦	٠,٤٩٩,٢٥٧	٠,٧٤٤,١٥١	١,٦٢٥,٠٠٠
حضر مصر	٦,٢٠٣,٣٠٦	٩,٦٥١,٠٩٧	١٢,١٢٩,٨٩٢	١٩,٠٣٦,٤٠٣
$\frac{(١)}{(٣)}$ × ١٠٠	٪ ٤٨,٥	٪ ٥٠,٤	٪ ٤٩,٦	٪ ٤٦,١
$\frac{(١)+(٢)}{(٦)}$ × ١٠٠	٪ ٥٠,٢	٪ ٥٥,٦	٪ ٥٥,٨	٪ ٥٦,٢

المصـدر :

★ محمد صبحي عبدالكريم ، التحضر في الوطن العربي (جزء ٢) ، معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة ، ١٩٨٠ ، ص ٩٢ .

★★ حسبت بمعرفة الباحث استنادا الى بيانات الكتاب الاحصائى السنوى (١٩٥٢-١٩٨٢) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والاحصاء ، القاهرة ، ١٩٨٢ ، ص ٢٠ .

وبدراسة حال القاهرة الكبرى - من حيث أوضاعها الديموجرافية - يتضح أن الهجرة الريفية اليها - وبخاصة في العشرين سنة الأخيرة - تمثل مصدرا أساسيا لسكان العاصمة ، وسببا رئيسيا فيما تعاني من مشكلات ، فوق مايعكسه ذلك من تدنى في أوضاع الريف .

ان انحسار الريف ونمو الحضر في المجتمع المصرى ، يمثلان تحولا كميا وكيفيا في العلاقات التاريخية بينهما ، تلك التي كانت مستقرة طوال مئات السنين . صحيح أن مصر قد عرفت ظهور المدن منذ عرفت حضارتها القديمة ، وأن بعض هذه المدن قد نمت وتضخمت في مرحلة باكرة من تاريخ هذا المجتمع الا أن ذلك كان يحدث في اطار توازن سكانى تقليدى مستقر ، ظلت الغلبة فيه للريف . فحينما كانت تنمو مدينة ما - القاهرة مثلا - بمعدلات تبدو مرتفعة - في بعض الأحيان - في فترات الازدهار والرخاء ، فان هذا النمو كان يتم أساسا بقوة الدفع البيولوجي الداخلى لسكان المدينة ، نتيجة لتحسن الأحوال الصحية من ناحية ، وبفضل الهجرة من المدن الأخرى والمناطق الريفية من ناحية ثانية [(٨)]... الخ .

ان الأسباب الحقيقية للطرد الريفي ، وانخفاض الانتاجية في المناطق الريفية ، لا تتمثل في الظروف البيئية والطبيعية ، بقدر ما تتمثل في العلاقات الاجتماعية الاستغلالية التي تربط كبار الملاك بالمعدمين ، وتلك التي تربط الأخيرين بمراكز القوة السياسية والاقتصادية على المستويين القومى والعالمى [(٩)] ، لقد عبر نمو المدن في مصر أصدق تعبير عن تركز رؤوس الأموال ، وارتفاع الانتاجية ، وانتشار التعليم ، والقوة السياسية ... الخ ، وهى كلها عوامل جذب لا تتمتع بها سوى المناطق الحضرية .

والقاهرة - مع سنوات الانفتاح (الاقتصادى) بالذات - قد قدمت لأسباب كثيرة فرص عمل أكثر ، بمرتبات وأجور أعلى ، ومن ثم فقد زادت الهجرة اليها ، فزادت مشكلاتها ، وتدهورت مرافقها الحيوية[(١٠)] ، وستظل تشرب من الماء المالح فتزداد عطشا ، أو تضطر لتحسين الخدمات والمرافق ومستوى المعيشة في القاهرة لأنها قريبة من مراكز اتخاذ القرارات ، وهذا في حد ذاته عامل جذب جماهيرى

---

(٨) محمد حافظ ، التصنيع والتحضر ..... ، مصدر سابق ، ص ٢٣٨ .

(٩) السيد الحسيني ، المدينة ..... ، مصدر سابق ، ص ص ٣٢١/٢٢٩ .

(١٠) في دراسة ضافية حول اثر التغيرات البنائية في المجتمع المصري خلال عقد السبعينات يولي سمير نعيم قضية انهيار المرافق الحيوية في مدينة القاهرة ، اهمية بالغة ؛ ويرى ان شأنها شأن غيرها من الازمات (المواصلات ، الاسكان ...الخ) تمثل ضغوطا مدمرة على الانسان والمجتمع في مصر ، وننقل هنا الوصف التالي لحالة التدهور الشديد للمرافق الحيوية في مدينة القاهرة .

(توزعت المشكلات بين احياء القاهرة السبعة لافرق فيها - وان اختلفت بين المناطق الراقية والمناطق الشعبية ... في شرق القاهرة مثلا مشكلتهم اليومية الحصول على رغيف الخبز ... وفي حي غرب طفت مشكلة المجاري على السطح بين المشكلات الاخرى . اما حي جنوب فمشكلته الرئيسية تراكم القمامة في عرض الشوارع وعدم وجود شبكة للصرف الصحي .. وفي شمال القاهرة تقفز مشكلة التعديات إلى الترتيب الأول بين مشكلات الحي .. بينما يعاني المقيمون في حي حلوان من تلوث البيئة بسبب تعدد المصانع في المنطقة).

انظر : اقبال السباعي وجيهان المغربي ، مجلة روز اليوسف القاهرية ، العدد ٣٧٩٢ في ١٩٨١/١٢/١٣ استنادا إلى : سمير نعيم احمد ، اثر التغيرات البنائية في المجتمع المصري خلال حقبة السبعينات على انساق القيم الاجتماعية ومستقبل التنمية ، مجلة العلوم الاجتماعية ، العدد الأول ، السنة الحادية عشرة ، دولة الكويت ، جامعة الكويت ، مارس ١٩٨٣ ، ص ص ١٣٠/١١٣ .

أساسي[١١]، فيزداد ارهاق مرافقها التي أصلحت .... الخ ، وهكذا تدخل العاصمة في حلقة مفرغة ، وهذا هو المأزق القاهرى الذى ينبغى أن تخرج منه[١٢].

ان استحواذ المدينة (العاصمة على وجه خاص) على الجانب الأكبر من الأنشطة الرأسمالية واتساع الفرص الاقتصادية ، وتخصيص نسبة عالية من الخطط التنموية لها (التعليم ، الصحة ، المرافق والخدمات الاجتماعية ... الخ) مع مايترتب على ذلك من تجاهل واهمال للمناطق الريفية ، قد دفع بالقاهرة وبغيرها من المراكز الحضرية الكبرى في مصر ، لأن تحقق نموها الطفرى الذي فاق نمو المناطق الريفية في معظم الأحوال .

لعل ذلك يدفعنا الى مناقشة سريعة لمحددات العلاقة بين القرية والمدينة . فقد أوضح أحد الباحثين أن العلاقة بين القرية والمدينة ليست علاقة بين طرفين متكافئين ، ومن ثم فلا يفيد دراستها في ضوء التكامل أو التساند ... الخ ، بل لابد وأن ينطلق الفهم الصحيح بشكل أساسى من علاقات السيطرة والاستغلال التي تمارسها المدينة على القرية[١٣].

ولعل أفضل أشكال التعبير عن هذه العلاقات : مايتعلق بتجميع الفائض الزراعى الذي ينتج في المناطق الريفية المختلفة ، التنظيمات التعاونية ، محطات خدمة آلية ، الضرائب ، الاثمان ... الخ . والجدير بالذكر أن مثل هذه الاجراءات التي تتحقق في الريف تم اختيارها واتخاذ القرارات بشأنها - في جميع الحالات أو يكاد - بواسطة المدينة ، أى بواسطة القوى المسيطرة في المدينة ، وهو ما يتحقق عادة بطرق ادارية ، ولا يكون للمنتجين المباشرين أية دور (صوت) فيما يتعلق بهذه التغييرات ، بل يقتصر دورهم على تحمل هذه التغييرات ، وفي نفس الاتجاه نجد مسار التدفقات الثقافية والايدلوجية والسياسية التي تفرضها المدينة على القرية [١٤] .

لقد شكل الفلاحون النازحون [١٥] الى المناطق الحضرية ، ضغوطا مكثفة على سوق العمل ، لا تأحة مزيد من فرص العمالة ، للسكان الحضريين في القطاع الصناعي « الحضر » في المدن الكبرى . ذلك أن هذا القطاع مايزال محدود التأثير في المدن الصغرى . بيد أن « الطلب المحدود لم يكن دائما يفى بالغرض » المتزايد . فبعكس الحال في البلاد المتقدمة ، تتزايد الحاجة الى الاستخدام بمعدل أكبر من قدرة الصناعة على الوفاء بها ، ومعدل أكبر من نمو المساكن والخدمات الصحية والاجتماعية المختلفة . فجاذبية حياة المدينة لسكان الريف هى اذن في معظم الأحوال جاذبية خادعة ، اذ يكون البديل عن انخفاض مستوى الدخل في الريف ، هو مجرد البطالة السافرة أو المقنعة في المدينة . وفي معظم الأحوال تحول (يتحول) سكان الريف الفقراء ، الى سكان مدن فقراء .

ان خطورة هذه الظاهرة تكمن ليس فقط في وجودها ذاته ، بل أساسا في عجز القطاعات المنتجة عن استيعاب تلك الأعداد الكبيرة التي تتدفق سنوياً على سوق العمل ، ومن ثم لم يصبح أمام هؤلاء سوى الالتحاق بقطاع الخدمات الهامشية ، ليشكلوا ما يمكن تسميته « جيش البطالة الاحتياطي » في المدن ، وقد يطول بهم الزمن حتى يجيىء اليوم الذي يندمجون فيه بالجهاز الانتاجي للمجتمع [١٦] .

---

(١١) رفع اللواء يوسف صبري أبو طالب محافظ القاهرة ، شعار القاهرة مدينة مغلقة ، كما طالب بعض المسئولين (د. ميلاد حنا رئيس لجنة الاسكان بمجلس الشعب) بضرورة فتح حوار قومي واسع ومتصل بين ؛ كافة التخصصات ورجال الفكر من كل الاتجاهات ، ليدلوا بدلوهم في هذا المجال الهام ، للمساهمة بالرأي في الخروج من هذا المأزق القاهري . كما أوصى المؤتمر الاقليمي للقاهرة الكبرى (يونيو ١٩٨٥) بضرورة المشاركة الشعبية لحل مشكلات القاهرة . انظر :
- زكريا نيل ، القاهرة مدينة مغلقة ، الاهرام ، العدد ٣٥٩٦٥ ، ١٩٨٥/٦/١ .
- ميلاد حنا ، الخروج من المأزق القاهري : ترشيد القاهرة بدلا من نقلها وما هي البدائل ، الاهرام ، العدد ٣٥٩٧٩ ، ١٩٨٥/٦/٢ ، ص ٧ .
- زكريا نيل ، والقاهرة .. لانريدها ملحمة كلامية ...، الاهرام ، العدد ٣٥٩٨٢ في ، ١٩٨٥/٦/١٥ ، ص ٧ .
- جمال حمدان ، شخصية مصر : دراسة عبقرية المكان ، ج ٤ : مصدر سابق ، ص ٣٧٠ ، ص ٣٧٥ .

(١٢) ميلاد حنا ، الخروج من المأزق القاهري ، مصدر سابق .

(١٣) نجد مناقشة تفصيلية لعلاقة القرية بالمدينة ، في : السيد الحسيني ، المدينة مصدر سابق ، ص ١٢١ .

(١٤) انظر : محمد دويدار ، الاقتصاد المصري بين التخلف والتطوير ، دار الجامعات المصرية ، الاسكندرية ، ١٩٧٨ ، ص ٢٠٠ . انظر كذلك مايكل ا. كوهين ، المدينة في الدول النامية (١٩٧٥ - ٢٠٠٠) في : التمويل والتنمية (ملحق الاهرام الاقتصادي) مؤسسة الاهرام ، القاهرة .

(١٥) يحلو للبعض تشبيه الزحف البشري على مدينة القاهرة (بهجمة استيطانية) يرون انها (اي هذه الهجمة) تمثل تراكمات السنين في العقود الثلاثة الماضية ، حتى بلغت اعلى درجات الذروة منذ بداية الانفتاح الاقتصادي واليها يعود السبب في زيادة سكان العاصمة إلى اثنى عشر مليونا .
انظر : زكريا نيل : وعن القاهرة .. لانريدها ملحمة كلامية .. الاهرام القاهرية ، العدد ٣٥٩٨٢ ، ١٩٨٥/٦/١٥ ، ص ٧

(١٦) **See**
Rogers A., Williamson J., Migration, Urbanization and Third Developmnt: An Overview 30, No. 3 April 1982, pp. 463-482.

انظر ايضا :
محمود عبد الفضيل ، العمالة الهامشية أو (المتسولة) فصل في : تأملات في المسألة الاقتصادية المصرية ، القاهرة ، دار المستقبل العربي ، ١٩٨٣ ، ص ٣٢ .

وينعكس ضغط الوافدين على مدينة القاهرة ، على فرص العمل ، وعجزها عن استيعاب الوافدين من الريف بصفة خاصة ، في تضخم اعداد الباعة الجائلين في العاصمة ، حتى بلغ ٢٠٠ ألف بائع معظمهم لا يحملون ترخيص عمل ، في حين لاتحتاج القاهرة لأكثر من ٣٦ ألف فقط [١٧]. وبطبيعة الحال فان هذه الفئة وغيرها من الفئات تمارس أنشطة يصعب تصنيفها وفقا لمهن محددة(دائمة أو مؤقتة) تنتمى الى قطاع الخدمات الهامشية . وتتسع هذه الشريحة لتضم أولئك الأشخاص الذين يمارسون أعمالا متقلبة ، ويعيشون على هامش الحياة الحضرية أو ما يسمى أحيانا بالبروليتاريا الرثة Lumpenprolstariat ، ويتوزعون بين ما سحى الأحذية ، جامعى النفايات والقمامة ، الحمالون والعتالون غير المنتظمين ...، كذلك الأنشطة غير الواضحة وغير القانونية التى ترتبط باللصوصية وارتكاب الجرائم البسيطة أو الجسيمة أو الافراد المساهمين في شبكة توزيع المخدرات وأعمال الدعارة والانحراف والبلطجة .

ان جانبا هاما من قوة العمل في المدن المصرية (الكبرى بالذات) لا ترتبط بفروع النشاط الاقتصادى المنظم ، ولا تشترك في تسيير عجلات الجهاز الانتاجى . لقد انعكس ذلك بصورة واضحة على تضخم قطاع الأنشطة الهامشية والعمالة الرثة في مدينة القاهرة فحيث لا ينمو القطاع الصناعي بالقدر الذي يسمح باستيعاب هذه العمالة الوافدة ، فان قطاع الخدمات يظل أملها الوحيد . ومن ثم فان معظم الوافدين يقنع بمارسة أى عمل يمكن الحصول عليه مهما كان تافها أو مؤقتا . واللافت للنظر أن أعداداً كبيرة من سكان العاصمة ، يمارسون أعمالا اخترعوها بأنفسهم ولأنفسهم وعينوا أنفسهم بها ، كما هو الحال مثلا بالنسبة لملاحظى السيارات في مواقف الانتظار ، أو الذين يقدمون خدماتهم للناس دون أن يفرضوا على الناس سلعهم التافهة التى في كثير من الأحيان بعض أقلام الكتابة أو علب الكبريت ... الخ ، والتي يتخذون منها أحيانا ستارا يمارسون من ورائه الشحاذة والتسول ... الخ .

لقد أوضح تعداد السكان لعام ١٩٧٦ ، أن ٤٥٪ من جملة العمالة في قطاع الخدمات الهامشية في المدن المصرية يعملون في النشاطات الخاصة ، وعلى الأخص البيع المتجول أو بيع الرصيف على أقل تقدير ، أما التجارة الرابحة لهؤلاء الباعة من المهاجرين فتختلف من مدينة لأخرى ، ومن موسم لآخر ، ولكنها تدور عموما حول أوراق اليانصيب ، وأقلام الحبر الجافة ، والأحزمة ، وعلب الكبريت ولعب الأطفال ، والأقمشة الرديئة ... الخ [١٨] .

لقد نتج عن تركز السكان في المناطق الحضرية في مصر ، وفي مناطق الجذب الكبرى (القاهرة ، الاسكندرية) ـ دون أن تكون تلك المدن مخططة في الأصل لاستيعاب هذه الأعداد المتزايدة الوافدة عليها ـ نتج عن هذا التركز ، أزمة حضرية حادة . لذا فقد نمت المدن الكبرى (القاهرة مثلا) بطريقة فوضوية غير مخططة . وفي كل الاتجاهات ، وفي أغلب الأحوال على أرض زراعية خصبة ، وأخذت الأراضى الزراعية المتاخمة للمدن الكبرى تتآكل على حساب الاستخدامات الحضرية الأخرى (اسكان ـ طرق ـ خدمات.. الخ) ، بالاضافة الى المستوطنات العشوائية التي نشأت حول المدن الكبرى والتي تنموا بطريقة سرطانية . ومثال ذلك أن الاستخدام الفوضوى للأرض في القاهرة الكبرى قد أدى الى امتداد عمراني للعاصمة في كافة الاتجاهات وبصفة خاصة على محور الشمال (الساحل ، شبرا ، شبرا الخيمة) . ومحور الجنوب (عابدين ، السيدة زينب ، مصر القديمة ، المعادى ، حلوان ، التبين) وكان هذا النمو على حساب الأرض الزراعية الخصبة حيث نشأت المستوطنات العشوائية في اطراف المدينة شمالا وجنوبا ، وهي بطبيعة الحال خالية تماما من المرافق والخدمات [١٩] .

لقد أصبحت القاهرة الكبرى مشكلة حقيقية ، ومنطقة مأزومة ، وأزمتها الطاحنة أصبحت حلقة مفرغة . لماذا ؟ لأن القاهرة الحديثة لم تخطط أصلا في القرن الماضي الا لتكون مدينة متوسطة معقولة الحجم . ولكن سمح لها أن تنمو نموا واسعا بلا ضوابط بحيث تحولت الوفورات الخارجية Extrnal aconomisa والمكاسب العمرانية والحضارية والاجتماعية للحجم ، الى خسائر خارجية وداخلية Extrnal and internal disacomisa محققة وفادحة . وبالتالى فانها ككائن عضوى وككيان عمراني لم تعد جهازا اقتصاديا يمثل تكاليف وانفاقات مادية باهظة ومتزايدة الى درجة غير اقتصادية ، رغم انه لم يعدو بالضرورة سياسة المسكنات والترقيع [٢٠] .

ومن شأن هذا النمو السريع والمذهل لمدينة القاهرة ، الاخلال ببرامج التنمية ومشروعات تطوير العاصمة . فرغم التسليم بأن مشكلة المدينة هي مشكلة سكانها الاثنى عشر مليونا ، الذين يشكلون ٤/١ سكان مصر ـ وهي جزء من المشكلة الأم التى تعانى منها مصر ـ الا أن القاهرة كمدينة لها مشكلاتها الخاصة التي تحتاج الى دراسة والى حلول من شأنها أن تضع المدينة في المستوى الحضاري اللائق بتاريخ مصر ومستقبلها .

---

(١٧) انظر المصدر السابق مباشرة نقلا عن صحيفة الاهرام القاهرية ، عدد ١٥ سبتمبر ١٩٧٠ .

(١٨) السيد الحسيني ، مصدر سابق ، ص ٣١٩ .

(١٩) نهى فهمي ، الازمة الحضرية في مصر : مشاكل وحلول ، المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية بالاشتراك مع المركز الفرنسي للتوثيق والدراسات الاقتصادية والاجتماعية والقانونية ، في : ندوة التحولات في المجتمع الريفي : دراسة مقارنة بين مصر وتونس ، القاهرة ، ٢٤ ـ ٢٦ اكتوبر ١٩٨٣ ؛ ص ١١

(٢٠) جمال حمدان ، شخصية مصر ، دراسة في عبقرية المكان ، الجزء الرابع ، مصدر سابق ، ص ٣٥٢ .
انظر كذلك : محمود مراد ، ندوة حول مواجهة قضية السكان والموارد والتنمية ، الاهرام ، ١٠ ، ١٩٨٥/٥/١٧ ص ١١ .

لقد نمت القاهرة الكبرى من ٤,٨ مليون في عام ١٩٦٠ ، لتصل الى ٨ ملايين في عام ١٩٧٦ ، أى من ١٨,٦٪ الى ٢٢٪ من اجمالى السكان . وقد كان نمو القاهرة الكبرى أسرع من نمو القطاع الحضرى ككل . وتتسم بكل أعراض المدينة المتضخمة التى لا تستطيع مواجهة المشكلات الأولية في البنية الأساسية والاسكان والمواصلات ... الخ .

فرغم عظم الكتلة المبنية ، تعد القاهرة من أشد عواصم العالم اكتظاظا بالسكان ، وتكاثفا بالبناء . فسكان القاهرة آخذون في الزيادة بالقياس الى جملة سكان الجمهورية ، اذ أن نسبة سكان القاهرة كانت في عام ١٩٢٧ (٨,٢٪) ارتفعت في عام ١٩٤٧ الى (١٠,٩٪) ثم بلغت عام ١٩٦٠ (١٢,٩٪)، الى أن بلغت في الست سنوات التالية (١٤٪) . وقد أحصى تعداد ١٩٧٦ نسبة سكان القاهرة الى جملة سكان الجمهورية بـ (١٣,٣٪) . والواقع أن هذه الزيادة المتفاوته بين القاهرة والمجتمع ككل ، تكشف عن دور ظاهرة الهجرة في زيادة سكان القاهرة ، حيث يمثل المهاجرون الى مدينة القاهرة حوالى ٣٦٪ من جملة سكانها حسب تعداد ١٩٦٦ ، وأصبحت هذه النسبة تشكل الآن (١٩٧٦) نحو ٢٣٪ من جملة السكان الذين ولدوا خارج المدينة ، كما أن نصيبها (أى القاهرة) من مجموع سكان الحضر في ازدياد مستمر مما يشكل العديد من العقبات أمام النمو الاقتصادى الذي يمكن أن تحققه المناطق الحضرية الأخرى (المدن الاقليمية) والمدن الصغيرة ، والتي يتطلع أبناؤها الموهوبون دوما الى العاصمة .

واذا كنا قد أوضحنا أن « القاهرة » تعاني من تضخم سكانى حاد ، فاننا نستطيع أيضا التعرف على خط التركيز السكاني وتوزعه على أقسامها . ان ذلك من شأنه أن يستكمل لنا جانبا هاما فى دراسة المشكلات الرئيسية التي تتعرض لها القاهرة وخصوصا في أحيائها الفقيرة المتخلفة .

ان الملاحظة الأساسية الواجبة التسجيل هنا ، أن ثمة تباينا كبيرا من ناحية توزيع السكان على رقعة مدينة القاهرة . ويكمن هذا التباين في مجموعة من المتغيرات الخاصة بحجم الاحياء ، ووظائفهاالاساسية ، وخصائصها الاقتصادية ، وأهمية الموقع .... الخ . والقاعدة العامة في هذا التوزيع هى انخفاض الكثافة السكانية بالنسبة للكيلو متر المربع قرب منطقة القلب التجاري أولا ، حيث تسود الوظائف والاستعمالات غير السكنية بالطبع ، كذلك ينخفض نوعا في ضواحى الأطراف الراقية . وفيما بين القلب والأطراف ترتفع الكثافة الى أقصاها وخاصة في الاحياء السكنية الشعبية الفقيرة [٢١] . على أن الأطراف الشعبية هذه ، لا تقل اكتظاظا وتزاحما عن سابقتها ، حيث تتدفق عليها بصفة خاصة هجرة الفقراء ، والمعدمين النازحين من المدن الصغرى والقرى ، فتتحول بهم الى معسكرات انتظار ، ومدن عشش وصفيح تمثل الريف في العاصمة (ترييف المدينة) الى جانب ما يمكن أن تحدثه هذه الكثافة السكانية المرتفعة من تأثير سلبى على الخدمات والمرافق الأساسية الخاصة بهذه المناطق كثيفة السكان . (تصل الكثافة السكانية في حى باب الشعرية الى ١٣٩ ألف نسمة / كم٢ ، وفي روض الفرج تتجاوز ١٠٠ ألف نسمة /كم٢ أما في السيدة زينب فتبلغ ٧٢ ألف نسمة /كم٢) [٢٢] .

ويوضح الجدول التالي رقم (٢) فئات الكثافة السكانية لأقسام القاهرة الكبرى (١٩٧٦) :

الكثافة	الأقسام
- ٥٠٠٠	الهرم ، قصر النيل ، المطرية .
٥٠٠٠ - ١٠٠٠٠	مصر الجديدة ، مدينة نصر ، النزهة .
١٠٠٠٠ - ٢٠٠٠٠	المعادى ، الدقي ، الجيزة ، العجوزة ، بولاق الدكرور .
٢٠٠٠٠ - ٣٠٠٠٠	الخليفة ، مصر القديمة ، الوايلى ، حدائق القبة .
٣٠٠٠٠ - ٤٠٠٠٠	الجمالية ، الازبكية - امبابة .
٤٠٠٠٠ - ٥٠٠٠٠	حلوان ، التبين .
٥٠٠٠٠ - ٦٠٠٠٠	الظاهر ، الدرب الاحمر ، عابدين .
٦٠٠٠٠ - ٧٠٠٠٠	الزيتون ، بولاق ، الساحل .
٧٠٠٠٠ - ٨٠٠٠٠	السيدة زينب - شبرا ، الشرابية .
٨٠٠٠٠ - ٩٠٠٠٠	الموسكى .
+ ١٠٠٠٠٠	باب الشعريه ، روض الفرج

المصدر : جمال حمدان : شخصية مصر ، الجزء الرابع ، القاهرة ، عالم الكتب ، ١٩٨٥ .

---

(٢١) جمال حمدان - مصدر سابق ص ٣٥٤ .

(٢٢) نهى فهمي - مصدر سابق ، ص ص ١١/١٢

والوضع كله ينعكس بطبيعة الحال على كثافة السكان ، تلك التي لا تكف عن الاتساع في ظل التزايد الرهيب في السكان . فمنذ نحو ٧ آلاف في الكيلو متر المربع سنة ١٩٢٧ وصلت الى ٢٤ ألف سنة ١٩٧٦ ، أى أكثر من ثلاثة الأمثال في نصف قرن ، ولعلها اليوم أربعة الأمثال . ففي تعداد ١٩٧٦ بلغت كثافة محافظة القاهرة نحو ٢٤ ألفا مقابل ١٦ ألفا في مدينة الجيزة [٢٣] . يترتب على ذلك ان مدينة القاهرة تعانى من ضغط سكاني بالغ ، وما يتبعه ذلك من أعباء خدمة تؤثر بلاشك على امكانية اداء الخدمات والمرافق الأساسية لوظائفها بشكل جيد ، فتظهر بالتالي غير قادرة على الوفاء باحتياجات أفراد المجتمع لمثل هذه الخدمات الضرورية سواء من ناحية وفرتها ، أو حسن أدائها لوظائفها الأساسية لقد فاقت كثافة السكان بمدينة القاهرة ، كثافة السكان في الجمهورية في جميع السنوات وحتى عام ١٩٨٣ ، حيث نجد أن نسبة سكان مدينة القاهرة الى مجموع سكان الجمهورية قد ارتفعت من ٨,٢٪ عام ١٩٢٧ ، الى ١٠,٩٪ عام ١٩٤٧ الى ١٢,٩٪ عام ١٩٦٠ الى ان وصلت ١٣٪ عام ١٩٨٣ [٢٤] .

ولاشك أن الزيادة السكانية المطردة في المدن الكبرى في مصر ، كان لها انعكاس كبير على مشكلة الاسكان وتفاقمه ، بما يترتب على هذه الزيادة من تكوين أسر جديدة في حاجة الى مساكن جديدة تسمح باستيعابها ، ان مقارنة عدد الأسر بعدد الوحدات السكنية في تعداد ١٩٧٦ تبين أن ثمة عجزا في عدد هذه الوحدات قدره ٥٥٥ ألف شقة ، بينما لو أضيف الى هذا الرقم العدد المطلوب من الشقق لمواجهة الزيادة السكانية لعام ١٩٨٠ وهو ٢٧٦ ألف شقة لأصبح التراكم قدره ٨٣١ ألف شقة . هذا ويقدر العدد المطلوب لمواجهة التقادم والاحلال حتى عام ٢٠٠٠ حوالى ٥٨٩ ألف وحدة سكنية [٢٥] . لقد تحول الاسكان الى عملية مضاربة عقارية سافرة ووصلت الأثمان والايجارات الى حد الاستغلال .

وتعتبر محافظة القاهرة من أكثر محافظات الجمهورية طلبا للسكن ، حيث تبلغ احتياجاتها ٦١٨ ألف شقة ، يليها في ذلك محافظة الجيزة (٣٨٨ ألف شقة) ثم محافظة الاسكندرية (٣٨٥ ألف شقة) طبقا لتقديرات الفترة ١٩٧٦–٢٠٠٠ ذلك شأن الكم ، أما عن الكيف فذلك شأن آخر . ان نسبة كبيرة من مباني المدينة (القاهرة) متداعية متهالكة آيلة للسقوط (نحو ٢٥٪ من مجموع الوحدات السكنية) ونسبة أكبر تجاوزت عمرها الافتراضى ، وتوشك أن تلحق بالفئة السابقة (٤٠٪) وبين الفئتين نسبة ثالثة لا تصلح للسكن الآدمى ، وفوق هذا فان ٣/١ مباني القاهرة لاتصل اليها إما المياه أو المجاري أو الكهرباء . ومع ذلك فالمقدر أن نسبة ٤:٢ أفراد يعيشون في حجرة واحدة في المتوسط [٢٦] .

ويثير احصاء ١٩٧٦ مسألة هامة تتعلق بوجود نمط من السكنى في غرف مستقلة في المدن الكبرى وخصوصا في القاهرة والاسكندرية . وقد أحصي التعداد مايزيد على ٦٠٩ ٢٩١ حجرة مستقلة مقابل ٦٦٩ ٧٦٣ . ففى القاهرة تتوزع النسبة بين ٤٢ حجرة مستقلة لكل ١٠٠ شقة [٢٧] ، والارقام المماثلة لمدينة الاسكندرية تعطى ٣٥ حجرة مستقلة لكل ١٠٠ شقة . يترتب على ذلك أن اسكان الفقراء في العاصمتين هو في الواقع اسكان الحجرات المستقلة وليس الشقق . وسوف تثبت نتائج تعداد ١٩٨٦ ان ظاهرة العشش وسكنى الحجرة الواحدة والتزاحم الشديد داخلها قد زادت ، وأصبحت خطرا يهدد القاهرة مالم يتخذ بصددها اجراء عاجل . ومالم تعني الدولة بهذه القضية وتوليها اهتماما خاصا فان الأمر لن يؤدى فقط الى خلل في التوازن الاجتماعى وانما سيكون له انعكاساته على الأجيال المقبلة وعلى معدلات الجريمة والأمراض الاجتماعية بشكل عام .

والواقع أن ازمة الاسكان الحضرى في المدن الكبيرة ، قد دفعت الى ظهور مناطق اسكان عشوائية التكوين على اطراف الكتلة العمرانية وذلك لمواجهة احتياجات السكن ، نتيجة للخروج الريفي ـ الحضرى ، كثيف النطاق ، ومن ثم فقد نشأت أحياء جديدة كامتداد

---

(٢٣) جمال حمدان ، شخصية مصر ، ج ٤ ، ص ٣٥٣ .

(٢٤) يمكن الحصول على احصاءات مقارنة في : احمد اسماعيل ، توزيع سكان مصر وكثافتهم ، في : دراسات في سكان مصر ، القاهرة ، ١٩٨٠ ، ص ص ١١٤/٧٣ .

(٢٥) في مجال الاسكان تفوز القاهرة بنصيب الاسد . ففي عام ، ١٩٨٤/٨٣ بلغ جملة ماتم انشاؤه ١٦٠ الف مسكن خصص منها للقاهرة وحدها ٨٥. الف وحدة ، اي ما يزيد عن النصف . (في مقابل ٤١٩ مسكنا في اسوان وبلاد النوبة ، ٦١٤ مسكنا في محافظة قنا ، ٤١٠ للوادي الجديد ، ٧١٢ لمرسي مطروح ، ٢٠٠ لسيناء الجنوبية) اي ان جملة مباني في خمس محافظات تفتقر إلى العمران والتنمية لاتتعدى ٣٪ مما بني في القاهرة . على الرغم من ذلك تعتبر ازمة الاسكان ازمة حادة وخصوصا لدى الفقراء ومحدودي الدخل في مدينة القاهرة . حول احتياجات القاهرة من المساكن الجديدة انظر :
- المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية ، المسح الاجتماعي الشامل للمجتمع المصري (١٩٥٢ ـ ١٩٨٠) ، لجنة الاسكان ، القاهرة ١٩٨٥ ، ص ص ٦٣٣ ، ٦٧٤ .
- عالية محمد المهدي : مشكلة الاسكان في مصر ، رسالة ماجستير (غير منشورة) كلية الاقتصاد والعلوم السياسية ، القاهرة ١٩٨٠ .
- احمد خليفة ، ندوة عن الاسكان الاقتصادي بالمركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية بالاشتراك مع المركز الفرنسي للتوثيق والدراسات الاجتماعية والاقتصادية ، القاهرة ، ١٩٧٦ .

(٢٦) جمال حمدان ، المصدر السابق ، ص ٣٥٥ .

(٢٧) ميلاد حنا ، اريد مسكنا ، : مشكلة لها حل ، القاهرة ، مكتبة روز اليوسف ١٩٧٨ ، ص ٥٨ .

لاحياء شعبية قائمة ، أو تكونت تجمعات سكنية جديدة خارج كردون المدينة (٢٨) ، وفي كل الأحوال يكون الانشاء عشوائياً دون أى تحفظ ، وغالبا ما يتم دون تصاريح من السلطات المختصة ، كما يكون الانشاء أيضا بمواد من نفايات المدن مثل الكرتون والصفيح وما الى ذلك ، وتسمى هذه المناطق بالاسكان القزمى مرة و « السرطاني » أو « العشوائى » أو « غير الرسمى » مرات أخرى ، ويفضل البعض تسميتها « الاسكان المشوه » ليس فقط لأنها تشوه جمال المدن وتقزز مشاعر أثريائها ، بل أيضا لأنها تشوه نفس ساكنيها ، ومن ثم يقل احساسهم بالمواطنة ، فضلا عن تشويهها لصورة المجتمع ككل لأنها تعبر عن واقع التناقضات والفوارق في الدخول في المجتمع المصرى (٢٩).

ثمة ملاحظة أخرى جديرة بالذكر وهى أن عددا غير قليل من هذا الرصيد السكني في الاسكان الحضرى الفقير في كافة المدن المصرية ، هى أصلا أماكن غير معدة للسكنى أو المعيشة الانسانية ، ولا تصلح لأن تكون كذلك . ولعل السمة السنية البارزة التي يمكن ملاحظتها في هذا الصدد هى أن سكنى المقابر قد بات نمطا عاديا في حياة العاصمة . لقد اعتاد جانب كبير من السكان أن يتخذوا من المقابر بيوتا ، حتى أصبحت مناطق المقابر (القرافات) جزء لا يتجزأ من المدينة . ان مشكلة الاسكان في هذه المناطق ماهى الا مظهر من مظاهر المشكلة في الاحياء المجاورة التى هى بدورها جزء من مشكلة الاسكان بمدينة القاهرة .

ان ظاهرة السكن في مناطق المقابر تعبر بجلاء عن الازدواجية الحضرية في مدينة القاهرة ، تلك التى تتبدى في اعتماد بعض احيائها على خطة حضرية ، بينما تنمو الاحياء الاخرى بطريقة عشوائية ... الخ ، وتتضح هذه العشوائية في القطاع الشرقي والجنوبى من القاهرة شرقي النيل « حيث بدأ الاحياء يزحفون على الأموات ويطاردونهم ، حتى أن مدينة الاحياء قد تداخلت مع مدينة الموتى بصورة قابضة للنفوس . لقد كان المقدر رسميا قبل احصاء ١٩٤٧ ان عدد سكان المقابر في القاهرة لا يتجاوز ٢٠ ألف نسمة ، تزايد هذا العدد الى ٥٠ ألف نسمة في تعداد ١٩٤٧ ثم الى ١٤٠ ألف نسمة في تعداد ١٩٧٦ . غير ان بعض المصادر الرسمية الأخرى تعلوا بهذه الأرقام لتصل بها بين ٣٠٠ ألف و ٥٠٠ ألف أى نصف مليون نسمة أو ١٠٠ ألف أسرة (٣٠) .

وتؤكد دراسة جامعية حديثة أجريت على مدينة القاهرة أن ٢٦٪ من عينة الدراسة ترى السبب في السكنى في تلك المناطق هو نتيجة لقلة المساكن ، في حين وصلت نسبة الاستجابات الخاصة بغلاء المساكن وانخفاض الدخل وسوء توزيع المساكن الى جانب انعدام التخطيط وافتقار الى التنظيم الى ٤٥,٥٪ ، كما عبرت حوالى ١٦٪ من اجمالي عينة البحث عن أن انهيار المساكن وازالة المساكن كانت سببا في اسكان البعض لمناطق الموتى والاقامة في الشوارع يضاف الى ذلك الاقامة بشكل دائم في دور العبادة وما الى ذلك (٣١) .

ان الضغط الرئيسى على الحكومات العربية يتمثل أساسا في المدن الكبرى والعواصم حيث يتركز النشاط السياسي ، ومن ثم تصبح مشكلة الاسكان العشوائى في هذه المدن مشكلة ملحة وضاغطة ، ويتوهم خبراء أغلب الدول أن الحل هو انشاء مناطق اسكان شعبي جديدة ينتقل اليها شاغلوا الاسكان العشوائى . ان النظرة الصحيحة الى قضية الاسكان العشوائى تتطلب أساسا دراسة الظروف الاجتماعية والاقتصادية لشاغلى هذه المساكن ، والأسباب التى دعت الى تكوينها ، والا فستكون المساكن الشعبية الجديدة وسيلة لجذب آخرين من مناطق الطرد الريفي ، لانشاء مساكن عشوائية في المدن ، كوسيلة للحصول مع الزمن على مساكن شعبية حكومية ، ولذلك فان دراسة الأسباب التي تبعث على انشاء المساكن العشوائية أولى الخطوات لاتخاذ قرارات تعالج مصدر المشكلة (٣٢) . وبدون ذلك فان الأزمة ستزداد حدة وسيكون لها أخطر العواقب من جميع النواحى السياسية والاجتماعية والاقتصادية ، اذ أن هذه الشريحة من المجتمع تمثل نسبة كبيرة من السكان لهم قسط غير منكور في عملية الانتاج والخدمات .

---

(٢٨) انظر ميلاد حنا ، الاسكان مصيدة للتنمية : دراسة نظرية لمفكري العالم الثالث ، في : الاهرام الاقتصادي ، مؤسسة الاهرام ، القاهرة ، العدد ٨٥٧ ، ١٧ يونيو ١٩٨٥ ، ص ١٨
انظر ايضا :
Abu- Lughod J., Migrant Adjustment to City Life: The Egyptian Case", American Journal of Sociology, Vol. 67,1961-1962, P. 22.

(٢٩) حول الاسكان الفقير في مدينة القاهرة .... انظر :
- احمد زايد ، ظاهرة سكنى المقابر في مدينة القاهرة بين نظرية التضخم والتحليل التاريخي البنائي ، في : الكتاب السنوي لعلم الاجتماع العدد الثالث ، دار المعارف بمصر ، ١٩٨٢ ، ص ص ١٣٨/١٠١ .
- ميلاد حنا ، الاسكان الفقير ، (فصل في : اريد مسكنا) مصدر سابق ص ص ٧٣/٥٦ .
- عزت حجازي ، الاسكان الحضري : دراسة مقارنة لاحوال الاسكان الشعبي القديم والجديد في القاهرة ، المجلة الاجتماعية القومية ، العدد ٣ ، المجلد ١١ ، المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية القاهرة ؛ سبتمبر ١٩٧٤ .

(٣٠) اعتمدنا في تقديرات اسكان المقابر على ما أورده جمال جمدان في دراسة عن شخصية مصر الحضارية ، مصدر سابق ، ص ٣٥٦ .

(٣١) نجد تفصيلا أوفى حول اوضاع سكان المقابر والعشش في مدينة القاهرة في : منى السيد حافظ عبد الرحمن ، ازمة الاسكان كمشكلة اجتماعية : عواملها وآثارها - دراسة ميدانية في مدينة القاهرة ، رسالة ماجستير (غير منشورة). قسم الاجتماع ، كلية الآداب ، جامعة عين شمس ، ١٩٨٤

(٣٢) ميلاد حنا ، الاسكان مصيدة للتنمية ....، مصدر سابق ، ص ١٨ . وعلى سبيل المثال نجد تحليلا للاسكان في العالم الثالث في المصدر التالي :
- Peter Lioyed, Slums of Hope ? Shanty Towns of the Third World Manchester University Press, London, 1971.

ولعل أهم أعراض أزمة الاسكان الطاحنة ، ان العاصمة أصبحت بيئة طافحة طاردة للسكان والانتاج . فعلى سبيل المثال فان الشركات الأجنبية التى استجابت لسياسة الانفتاح الاقتصادى مؤخرا ، عجزت أحيانا عن أن تجد لنفسها مقارا ومواقع في العاصمة . اما الطبقات الفقيرة من أبناء المدينة فقد تكدست في مدن الصفيح والعشش على الأطراف أو حتى في بعض مناطق القلب [٣٣] . ومن ناحية اخرى فقد عمل الانفتاح الاقتصادى على انعاش بعض الفئات الاجتماعية الجديدة ، انعاشا كبيراً ، فلقد اظهرت الشريحة العليا في جناحها العقارى (المقاولات) رغبة قوية في استثمار اموالها ، في مجالات البناء ذات العائد المضمون ، فجاء الاهتمام ببناء مساكن فاخرة ، وعرضها للبيع كسلعة في السوق التجاري .

لقد خلقت شركات الانفتاح الاقتصادى ومشروعاته طلبا على الاسكان الخاص الفاخر ، والاسكان الادارى وخاصة في المدن الكبرى مما دفع بهذه الفئة الى الاستثمار في هذا النوع من الاسكان ليس فقط لمواجهة الطلب الموجود بالفعل ، ولكن ايضا توقعا لزيادة الطلب على مثل النوع من الاسكان في المستقبل [٣٤] .

لقد جاء انشاء الضواحى الجديدة ، والصناعات الجديدة على اطراف المدينة ليضيف الى المشكلة ابعادا خطيرة للغاية ، فمثلا معظم سكان مدينة نصر يعملون في قلب القاهرة ، في حين يعمل بها سكان احياء متفرقة من العاصمة . أسوا من هذا ايضا نجده في منطقة حلوان ، حيث تخلف الاسكان العمالى عن التصنيع السريع كثيف العمالة فاذا بها قلعه صناعية كبرى دون اسكان عمالى ، أو مدينة عمالية خاصة والنتيجة أن نسبة كبيرة من عمالها من سكان القاهرة يتنقلون بينهما يوميا . ان معادلة (ملاءمه) فرص العمل مع فرص السكن ، هى خطوه اساسية للوصول الى مراكز عمران صناعية حقيقية [٣٥] .

ويقتضى الامر هنا الا نغفل ذلك الدور المفقود لبعض المدن الجديدة الاخرى في مصر (٦ اكتوبر ، العبور ، مدينة بدر ، الامل) وهى لا تبعد كثيرا عن العاصمة ، قصد منها ان تكون محلا للعمل لبعض سكانها على ان يعمل البعض الآخر من السكان خارج نطاق هذه المدن . ومما يضاعف من هذه الازمة غياب التنسيق في التخطيط بين مواقع السكن والعمل ، خاصة السكن والصناعة . فنسبة كبيرة جدا من سكان العاصمة يعملون حيث يسكن الآخرون ، ويسكنون حيث يعمل الآخرون مما يعقد تيارات الرحلة الى العمل ، ويبدد الجهد والوقت ويضاعف الضغط على قلب المدينة التى تفتقر من الناحية الاخرى الى الطرق الدائرية الكاملة . [٣٦]

وهناك نوعية اخرى من المدن الجديدة لاتعدو ان تكون توابع للعاصمة ، أو هى اشبه بالضواحي (١٥ مايو ، السلام وغيرهما) تفتقر الى فرص عمل حقيقية ، ومن ثم فهى مدن سكنيه في المحل الاول ، أو هى منامة جديده لبعض العاملين بالعاصمة قصد بها تخفيف حدة ازمة الاسكان بها ، ويتحتم على ساكنها أن يقطع رحلة عمل يومية من مقر السكن الى مقر العمل . وبطبيعة الحال كلما كانت مواقع العمل بعيدة عن سكان هذه المدن ، كلما ، ازداد التكدس والاختناق من خلال الرحلات اليومية لهم من مقار السكن للعمل ذهابا وعودة[٣٧] .

ان الفهم الامثل لدور هذه المدن الجديده في مصر لا يستقيم دون الاهتمام بباقى المناطق الاخرى (الوادى) المستقبله للسكان . ان الدور الحقيقى لهذه المدن والمراكز العمرانية يتمثل اساسا في الحد من التكدس السكانى والتخفيف من معدلاته المتزايده ، ولعل ذلك يقتضى بالضرورة وقف (الحد من) موجات الهجرة الى مناطق التكدس من جنوب الدلتا ومناطق الصعيد . فلن تكون القاهرة مركز طرد مالم يقابلها في مناطق اخرى مراكز جذب ، وهذه خطوه لاتقل في اهميتها عن انشاء المراكز العمرانية الجديده ، ويجب أن تتم معها جنبا الى جنب .

يدفعنا الفهم السابق الى الاهتمام بتنمية المناطق الريفية ، وخصوصا تلك التى يتضح انها تمثل مناطق طرد الى المدن ، فهى غالبا ماتكون الباعثة على هجرة القوى العاملة من الريف الى المدن . وقد اتضح من التجربة ان اى استثمار يوفر للتنمية القروية هو فى الواقع اقلال لحجم أكبر ، تفرض نفسها في المدن . وليس من الضرورى ان تعمل الدوله على انشاء مراكز حضرية جديدة تماما ، خاصة اذا ماكانت امكانياتها المادية تحول دون ذلك [٣٨] . اذ يبدو تدعيم المدن الاقليمية القائمة حلا مقبولا اذا ماأردنا تصفية مشاكل المدن الكبرى والعواصم . ولا يمكن تحقيق ذلك كله الا من خلال النهوض بالمناطق الريفية . ان تجاهل علم الاجتماع لهذه الحقيقة البنائيه كان سببا في

---

(٣٣) جمال حمدان (المصدر السابق) ص ٣٥٦

انظر ايضا : محيا زيتون ، الانفتاح الاقتصادي ومشكلة الاسكان ، في : جودة عبد الخالق (محرر) ، الانفتاح : الجذور ،.... الحصاد .... المستقبل ، القاهرة ، المركز العربي للبحث والنشر ، ١٩٨٣ ، ص ص ٤١٥/٤١٧

(٣٤) انظر : محمد حافظ ، الملامح الاساسية للنظام الاجتماعي في مصر في ظل الانفتاح الاقتصادي ، ندوة النظام الاجتماعي العربي ، المعاصر : آفاق الثمانينات (٩-١١ فبراير ١٩٨٥) ، جامعة عين شمس ، مركز بحوث الشرق الاوسط ١٩٨٥ .

(٣٥) ، (٣٦) جمال حمدان ، المصدر السابق ، ص ٣٥٨ .

(٣٧) شريف العبد (تحقيق) ، المدن الجديدة لماذا ؟ في : الاهرام القاهرية ، ١٩٨٥/٦/١٦ ، ص ٩ .

(٣٨) ميلاد حنا ، الاسكان مصيدة للتنمية ، مصدر سابق ، ص ٢١ .

التشخيص الخاطئ لمشكلات القرية والمدينة على السواء . ولعل الوقت مازال متاحا لتدارك هذه المواقف المتدهورة من اجل مستقبل افضل لكل من مناطق الطرد والجذب معا (٣٩) .

تذهب بعض التقديرات الحالية الى ان عدد سكان القاهرة يزداد بمقدار ٣٥٠ الف نسمة سنويا وان عدد سكانها فى عام ١٩٨٥ يقارب ١٢ مليون نسمه . وان نسبة السيارات الخاصة تزداد بنسبة ١٧٪ سنويا ، وهذا يعنى مضاعفة عدد السيارات كل ٤ أو ٥ سنوات وقد قدرت ملكية السيارات بانها ٦ سيارات لكل ١٠٠ فرد . ولعل ذلك يسمح لنا بتناول جانب اخر من مشكلات العاصمة ، واعنى به مشكلة النقل والمواصلات .

يمكن بلورة اسباب المشكلة باختصار في تزايد حجم الحركة نتيجة للزيادة السكانية من جهة ، وزيادة عدد ومتوسط رحلات الافراد في القاهرة من جهة ثانية ، ويضاعف من المشكلة ويفجرها ـ الزيادة الكبيرة في ملكية السيارات الخاصة والتي ترتفع بمعدلات متزايدة السرعة وصلت إلى حوالي ٢٣٪ سنويا خلال الفترة من ١٩٧٦ ـ ١٩٧٩ . واذا كان تزايد ملكية السيارات الخاصة ظاهرة صحية ، وتطور طبيعي يرتبط بارتفاع المستويات الاقتصادية والتغيرات الاقتصادية والاجتماعية في مجتمع معين ، الا انه مما يبعث على التساؤل مدى ارتباط ملكية السيارة الخاصة في مصر بمثل هذه الظاهرة الاقتصادية والاجتماعية خاصة اذا علمنا ان الغالبية العظمى من اصحاب السيارات الخاصة بالقاهرة يمتلكونها أساسا لاستخدامها للرحلة من وإلى العمل ، ويرجع هذا في معظم الاحيان لانخفاض مستوى خدمة النقل العام ـ بالمقارنة بالنقل الخاص ـ بل لعدم توافره بشكل يسمح باستخدامه بطريقة تحفظ للانسان المصري كرامته ، وخاصة بالنسبة للنساء العاملات واللاتي يتزايد عددهن سنه بعد اخرى (تبلغ نسبة النساء العاملات حوالي ٧٪ من مجموع نساء القاهرة ، ومن المنتظر ان ترتفع هذه النسبة إلى حوالي ٣٠٪ في المستقبل المنظور) .(٤٠)

ويقدر عدد السيارات اليوم بالقاهرة الكبرى بنحو نصف مليون سيارة ، اي اقل نوعا من نصف عددها بالقطر (١,٢ مليون) . اضف إلى هذا عشرات الآلاف يقذف بها الانفتاح كل سنة منذ بدأ ، لتزداد الطرق اكتظاظا واختناقا ولتبدو المدينة في النهاية كغابة من العمارات وسط بحر من العربات . (٤١)

وتؤدي الزيادة في ملكية السيارات الخاصة لطول وزيادة فترات الذروة في حركة المرور وطول الطوابير والاختناقات بالطرق الطوال ، ويظهر ذلك بوضوح في وسط العاصمة وعند المداخل المؤدية لها وشبكة الطرق المحيطة بها .

وقد خلقت الزيادة في ملكية السيارات الخاصة ايضا مشاكل الانتظار بمنطقة وسط المدينة ، حيث يقدر عدد الاماكن المستخدمة للانتظار في منطقة وسط المدينة حسب آخر التقديرات بنحو ٢٥ الف مكان منها ١٠ الاف مكان في الممنوع هذا فضلا عما خلقته هذه الزيادة (اي زيادة ملكية السيارات الخاصة) إلى تضخم مشكلات المشاة وعدم توافر الارصفة الكافية .

لقد اصبح الخروج من قلب القاهرة إلى اطرافها عن طريق السويس أو الاسماعيلية مثلا اسهل واسرع من الوصول من تلك الاطراف إلى السويس أو الاسماعيلية نفسيهما . تماما مثلما اصبح الوصول إلى مطار القاهرة اشق وابطأ من الوصول بالطائرة منه إلى اسوان وربما الخرطوم أو بيروت .

والسبب في هذا كله ببساطة ان هناك سكانا أكثر من وسائل النقل ، ووسائل نقل اكثر من طاقة الطرق ، وطاقة الطرق قاصرة لان القاهرة الحديثة لم تخطط في القرن الماضي لعصر النقل الميكانيكي . ومن هنا لا غرابة في ذلك ولا تعد زيادة وحدات المواصلات الحديثة حلا للمشكلة بقدر ماهي تضاعفها اذ تكاد زيادة أعدادها تتناسب الآن عكسيا مع سرعة حركتها وسيولة تدفقها(٤٢) .

لقد استدعت هذه الأعداد المتزايدة من السيارات الخاصة ، ضرورات بعينها وبؤر للضغط لصالح توظيفات للموارد تخدم السيولة المطلوبة في حركة السيارات ، فكان بناء الكباري العلوية والمزيد منها هو الارتباط الجدلي بين التيسيرات الجمركية ، والتوظيفات المحددة والطبقية للموارد الاقتصادية (حديد تسليح ـ اخشاب ـ اسمنت ـ عمالة .. الخ) كل هذه وغيرها كان من الممكن ان تتجه لصالح توظيفات اخرى لحل ازمة الأسكان وايجاد مسكن ملائم لساكني القبور الذين تجاوزوا مائة الف اسرة ، بدلا من الصراخ حول انعدام الموارد والامكانيات لاقتحام مشكلة السكان التي باتت أحدأهم محاور الفساد الاخلاقي والانحراف الاجتماعي في مصر المعاصرة (٤٣)

---

(٣٩) السيد الحسيني ، المدينة ....، مصدر سابق ص ٣٣٥ .
انظر ايضا : محمود الكردي ـ المدينة المصرية : مشكلاتها وظواهرها ....، مصدر سابق ، ص ١٨ .

(٤٠) سعد الدين عشماوي ، حل مشكلة المرور بالقاهرة في الامد القصير ، الاهرام الاقتصادي ، القاهرة ، مؤسسة الاهرام ، ٧٠٢ ، يونيو ١٩٨٢ ، ص ٣٥

(٤١) جمال حمدان شخصية مصر ، ج ٤ ، مصدر سابق ص ٣٥٧ .

(٤٢) جمال حمدان ـ مصدر سابق ص ٣٥٧

(٤٣) عبد الخالق فاروق حسن ؛ الآثار الاجتماعية للانفتاح الاقتصادي (دراسة في نسق القيم والمفاهيم) ، في : شئون عربية ، العدد ٩ ؛ جامعة الدول العربية ، تونس ، نوفمبر ، ١٩٨١ ، ص ١١ .

لقد خلصت شعبة المواصلات المنبثقة عن مجلس الانتاج في دراستها لمشاكل نقل الركاب في القاهرة الكبرى ، إلى ضرورة التركيز على خدمات النقل العام ووسائل انتقال الجماهير بدلا من الاستثمار في الطرق العلوية لصالح اصحاب السيارات الخاصة الذين لا تتجاوز نسبتهم ٥ر١٪ من سكان العاصمة .(٤٤)

ولعل الحديث عن السيارات الخاصة يدفعنا ايضا إلى الحديث عن التكلفة الاقتصادية والاجتماعية التي يتحملها المجتمع نتيجة الابطاء (تعقيدات المرور) وما ينتج عنه من ضياع آلاف ساعات العمل وتدمير طاقات المجتمع وثرواته ، فبالاضافة للحجم الاكبر اللازم لنقل الفرد ، فهناك المشكلة الاخطر لانتظار السيارات الخاصة في بعض الاماكن ذات الاهمية الخاصة في منطقة قلب المدينة لفترات كثيرا ما تمتد ليوم عمل كامل ، كما يتضح من نظرة سريعة للعدد المتزايد من السيارات الخاصة المغطاة والواقفة على جانبي شوارع منطقة قلب المدينة . وهو ما تقدر تكلفته للسيارة الواحدة بحوالي ١٠٠٠ جنيه سنويا .(٤٥)

وتجدر الاشارة في هذا الصدد ايضا إلى مدى التكلفة الاقتصادية التي تتحملها هيئة النقل العام نتيجة لتعقيدات المرور التي يسببها استخدام السيارات الخاصة ، فبينما زاد عدد السيارات العاملة بالهيئة من ١٣١٥ سيارة عام ١٩٧٢ إلى ١٣٩٠ سيارة عام ١٩٨١ ، وانخفض عدد الادوار المتطورة من ١٩٢١٦ دورا عام ١٩٧٢ إلى ١٦٠٧٠ عام ١٩٨١ . وانخفضت السرعة الفعالة من ١٨/٣ كم / ساعة إلى ٨ر١٦ كم / ساعة وزاد زمن الدورة من ٥٧ دقيقة إلى ٧٨ دقيقة اي اصبحنا نحصل على انتاج اقل بتكلفة اعلى .(٤٦)

ومثال آخر على التكلفة الاقتصادية الباهظة التي يتحملها المجتمع سنويا نتيجة لعدم توافر نقل عام مناسب ، واضطرار كثير من المنشآت الحكومية والخاصة لتمتلك اسطولا لنقل العاملين بها يمثل طاقات انتاجية عاطلة معظم الوقت ، ويعمل لفترات محدودة خلال اليوم ، وتمثل توظيفا لجزء متزايد من رأسمال المشروع في شراء اساطيل لنقل العاملين . ولعل هذا يتضح من ان نسبة وسائل النقل الاجمالي للاصول الثابتة لعينة من المشروعات المتوطنة في مدينة القاهرة ، زادت ثلاث اضعاف خلال الفترة من ١٩٦٧ حتى ١٩٧٦ ووصلت النسبة إلى ٧٪ .(٤٧)

وبديهي ان تورط المنظمات في تحمل مسؤلية نقل العاملين بها يرجع بالدرجة الاولى لفشل النقل العام في توفير خدمات نقل مناسبة مما يؤثر على الكفاءة الانتاجية للعاملين . فتحت الحاح وضغط جموع العاملين في الشركات والمنظمات المختلفة ازداد اعتماد الشركات على النقل الخاص ، فبينما كان المرخص من اتوبيسات النقل العام بالقاهرة منذ حوالي عشر سنوات ١٧٢٢ ، كان المرخص من الاتوبيسات الخاصة - عدى الاتوبيسات السياحية - ٧٤٤ فقط ، اما في عام ١٩٨٠ فقد انقلب الوضع تماما فاصبح عدد الاتوبيسات الخاصة اكثر من ضعف عدد اتوبيسات النقل العام (٤٤١٥ مقابل ٢٠٥٧ اتوبيس نقل عام) .(٤٨)

لقد اوضحت البيانات والاحصاءات ان معدلات نمو حجم الخدمات المقدمة من شركات وهيئات القطاع العام كان محدودا ، مما أفسح مجالا لكل من القطاع الخاص وكذلك المحليات .

وعلى سبيل المثال ففي اقليم القاهرة الكبرى (ويشمل محافظات القاهرة وبعض اجزاء من محافظتي الجيزة والقليوبية) لم تتعد نسبة الزيادة في عدد الركاب المنقولين بوسائل النقل العام في هذا الاقليم ٤ر١٢٪ للفترة من ١٩٧٠/٦٩ - ١٩٧٩ . ولقد ترتب على ذلك ان انخفض مستوى نصيب الفرد في اليوم من سكان الاقليم من رحلات النقل العام من ٥٠٤ر٠ من الرحلة عام ١٩٧٠/٦٩ إلى ٤٥٦ر٠ من الرحلة عام ١٩٧٩ بنقص نسبته ٥ر٩٪ .

الا ان محدودية نسبة الزيادة في عدد الركاب المنقولين بوسائل النقل العام خلال العشر سنوات المبينة لا تعني محدودية الطلب على خدمة نقل الركاب داخل الاقليم . التي لابد ان تكون قد زادت لاعتبارات اجتماعية واقتصادية وتعليمية(٤٩) لقد استوعبت هذه الزيادة السيارات الملاكي والسيارات الاجرة التي تطورت تطورا كبيرا في الفترة من ١٩٧٣ - ١٩٨٠ بمحافظتي القاهرة والجيزة كما توضحه الارقام والنسب التالية .

---

(٤٤) عبد الخالق فاروق حسن مصدر سابق ص ١٧
(٤٥) سعد الدين عشماوي مصدر سابق ، ص ٣٦ .
(٤٦) سعد الدين عشماوي ، مصدر سابق ص ٣٦ .
(٤٧) سعد الدين عشماوي ، مصدر سابق ، ص ٣٦ .
(٤٨) المصدر السابق ، ص ٣٦ .
(٤٩) المسح الاجتماعي الشامل للمجتمع المصري ، مصدر سابق ص ٥٧١ .

جدول رقم (٣) الزيادة في المركبات في محافظتي القاهرة والجيزة عن عامي ١٩٧٣ و ١٩٨٠

نوع السيارات	١٩٧٢	١٩٨٠	نسبة الزيادة ٪
سيارات ملاكي	٨٣٠١٧	١٩٠٧٢١	١٢٩ر٧ ٪
سيارات الاجرة	١٥٥٩٥	٣٨٦١٠	١٤٧ر٦ ٪

المصدر : المسح الاجتماعي الشامل للمجتمع المصري ، سابق ، ص ٥٧١ .

جدول رقم (٤) مؤشرات الزحام بوسائل النقل العام بالقاهرة

النصيب اليومي	١٩٧٥	١٩٨١/٨٠	التطور ٪
النصيب اليومي للكيلو متر من الركاب	٨ر٤	٩ر٣	١٠ر٩ ٪
النصيب اليومي للسيارة العاملة	١٨٤٨	٢١٠٠	١٣ر٦ ٪

المصدر : المسح الاجتماعي الشامل للمجتمع المصري ، مصدر سابق ، ص ٥٧١.

من الاوفق الآن ان نستعرض بعض التطلعات التي نرى فيها سبيلا إلى الخروج من المأزق القاهري . وهو مأزق لم يعد بالامكان تحمله حضاريا أو اجتماعيا أو اقتصاديا ...الخ . لعل أولى هذه الخطوات في هذا الاطار يتطلب أولا وقف (ضبط) الهجرة إلى القاهرة . وقد تكون هذه القضية قد استهلكت على كثرة ماترددت ، بيد انها في واقع الامر هي القضية الام . ان ذلك يعني ان ضبط الخروج الريفي لمنعه يستدعي أولا ضبط النمو العاصمي والحد منه . علينا ان نحول مدننا وعواصمنا الاقليمية إلى اقطاب للتنمية الاقليمية ، فعالة مؤثرة تعمل كمغناطيس مضاد لجاذبية العاصمة . باختصار تنقل العاصمة اغنى وظائفها وخدماتها ومرافقها ومزاياها - إلى الريف .

وتجدر الاشارة هنا إلى اعادة النظر في سياسات انشاء المدن الجديدة حول العاصمة اعني المدن التوابع ، والتي تحولت في واقع الأمر إلى ضواح أو توابع ضخمة ، أو هي بالفعل في بعض الاحيان (مدن نوم) Dormitory Towns على اطراف المجتمع العاصمي . ليس المطلوب اذن ان تحيط بالقاهرة كوكبة من المدن الجديدة حتى لا تنفجر على نفسها من الداخل ، لكن المطلوب من القاهرة ان تكون بلا مدن جديدة على الاطلاق . اننا ندعو إلى تفريغ جانب كبير من السكان بعيدا عن العاصمة ، تصفية المركزية العاصمية واعادة توزيع القيم الاقليمية في شبكة متكافئة حضاريا وبشريا واقتصاديا ، ان ذلك وحده هو السبيل إلى اعادة توزيع السكان والكثافة السكانية في مصر واعادة رسم خريطتها .

ولعل التوسع في تطبيق نظام الادارة المحلية في المدن الصغيرة في مصر يتيح لها ان تصبح اكثر اجتذابا للسكان في المستقبل ، اذا ما توفر لها مزيد من الخدمات والنشاطات الادارية . ان ذلك يعني بطبيعة الحال اعادة النظر في التوزيع السكاني للمؤسسات التعليمية والتربوية والصحية ...الخ . على نحو يضمن العدالة الاقليمية (اي بين الاقاليم المختلفة) ، ويسمح بتوزيع أعباء المركزية العاصمية ، ويعمل على حل كثير من المشكلات بالعاصمة والمدن المختلفة .

ان اعادة التوزيع الحضري لتصفية الكثير من مشكلات العاصمة والمدن الاخرى المتضخمة ، بحيث تصبح العواصم الاقليمية وسيلة لارساء الاسس الحضارية لاقاليم الدول المختلفة . ولا يمكن تحقيق ذلك كله الا من خلال النهوض بالمناطق الريفية وتنميتها . ومن هنا تبدو التنمية الريفية هي المدخل الحقيقي للتنمية الحضرية . ان تأكيد هذه الحقيقة البنائية خليق ان يدفع بنا إلى مصاف التشخيص الموضوعي لمشكلات المدينة والقرية على السواء .

اما عن الدعوى حول البحث عن (عاصمة جديدة لمصر) تكون مركز ثقل جديد للمجتمع المصري تنقل اليها الاجهزة الحكومية من الوزارت المختلفة ...الخ . فهي بالاساس دعوى باطلة ، فمشكلات القاهرة ليست نابعة من موقعها كعاصمة ، بقدر ماهي راجعة

إلى تجاوزات الحجم . ونحن نتفق في ذلك (مع جمال حمدان) في ان الحل السليم لا يتمثل في نقل بعض الوزارات (كاملة وكلية) إلى مواقع اخرى اكثر مناسبة لوظيفتها ، كمدينة السادات ، لوزارة التعمير والمدن الجديدة ، أو حتى بانشاء عاصمة جديدة خارج كردون المدينة ، فهذا فهم خاطىء ومقلوب تماما لكل من وظيفة الحكومة واعادة توزيع جهازها الاداري على السواء .

ان العلاج الشامل للاسكان في مصر ، يجب ان يبدأ بتوفير السكن أولا للطبقات ذات الدخل المحدود ... وهو ليس مجرد تفكير اشتراكي او انساني ... بل هو ضرورة اقتصادية لتوفير القدرة على حل المشكلة الكاملة لاسكان القاهرة والتي يمكن ان نوفر بها مأوى لكل المستويات من العامل حتى شركات الاستثمار والسياحة . يدخل في ذلك ايضا ان اتاحة الفرصة لكافة القطاعات (عام - خاص - تعاوني -) للمساهمة في حل المشكلة بتوفير التسهيلات والامتيازات المتساوية وبعدم تفضيل قطاع على آخر في ضوء ضوابط محدودة منعا للاستغلال والسوق السوداء . الا ان الاهتمام بالاسكان الشعبي أو الجماهيري كقضية تمس الفئات العريضة من المجتمع المصري ، إلى جانب توفير المرافق الاساسية اللازمة لهذا النوع من الاسكان مع رفع كفاءة ادائها الوظيفي ...الخ . تعد مدخلا اساسيا لتبادل مشكلات السكن في مدينة القاهرة .

جدول رقم (٥)
نصيب القاهرة ٪ في بعض عناصر الانتاج في الاستهلاك والخدمات (١٩٦٨)

البنـــــد	٪
المنشآت الصناعية (١٠ عمال فأكثر)	٤٢
الصناعات الكبرى	٢٧ - ٣٠
عمال الصناعة	٤٠
رأسمال الصناعة	٢٦
الاطباء	٣٣,٧
المحال التجارية (جملة/ قطاعي/ قطاع خاص)	٢٤,١
الصيدليات	٣٥,٩
المؤهلات العالية	٥٧,٧
وسائل النقل الميكانيكي	٦٠
السيارات الخاصة	٥٥
التاكسي	٤٠
الاتوبيسات	٤٥
اللوريات	٣٨
الموتوسيكلات	٥٧
عدد التليفونات	٥٧
القوة الشرائية	٣٢

★ الجهاز المركزي للتعبئة العامة والاحصاء .



ان مشكلات المرور بالقاهرة تكمن حلولها في الاساس عن طريق تحسين وسائل المواصلات العامة والحد من استيراد السيارات الخاصة . او الاستفادة من الاستثمارات الضخمة التي ترصد للكباري في تنمية المدن الجديدة حتى تخفف الضغط السكاني عن القاهرة . صحيح ان بناء الكباري العلوية قد يحقق فائدة ملموسة في تسهيل حركة المرور ولكنها مع ذلك لا تخدم المصالح الاجتماعية للفئات العريضة من المجتمع المصري سواء التي تعيش غالبيتها خارج القاهرة ، أو حتى تعيش في القاهرة ولا تمتلك سيارات خاصة ، ان اهتمام الحكومة المتزايد بانشاء الكباري هو في المحل الاول خدمة طبقية لاصحاب السيارات الخاصة . هذا علاوة على ان انشاء هذه الكباري يتنافس مباشرة مع الاسكان الشعبي من حيث يخصص لها (اي الكباري) وبطريقة ميسرة ، مواد البناء الرئيسية .

ان مشكلة النقل والمرور بالقاهرة لا ترجع اساسا لقصور الامكانات ، بقدر ماهي حصيلة سواء استخدام الامكانات المتاحة وعدم تحقيق النقل العام لما انيط به في ظل تخطيط علمي شامل .

جدول رقم (٦)
السكان والكثافة السكانية في القاهرة والجمهورية (سنوات مختلفة)

السنوات	عدد سكان القاهرة (بالالف)	كثافة السكان بالقاهرة (نسبة/ كم ٢)	كثافة السكان بالجمهورية (نسبة/ كم ٢) للمساحات المأهولة
١٩٢٧	١٠٧١	٦٥٨٤	٤١٠
١٩٣٧	١٣١٠	٧٩٥٧	٤٦٦
١٩٤٧	٢٧٦	١٧٠٤	٥٤٦
١٩٦٠	٣٣٤٩	٥٦٣٤	٦٣٣
١٩٦٦	٤٢٢٠	١٩٥٩٤	٨٤٥
١٩٧٦	٥٠٨٤	٢٣٧٤٧	٦٩٥
اغسطس ١٩٧٨	٥٢٩١	٢٤٧٠١	٧٢٧
يناير ١٩٧٩	٥٣٥٥	٢٥٠٠٠	٧٣٦
يونيو ١٩٧٩	٥٤١٤	٢٥٢٧٥	٧٤٥
ابريل ١٩٨٠	٥٥١٢	٢٥٧٣٣	٧٦٣
يناير ١٩٨١	٥٦٠١	٢٦١٤٨	٧٨١
نوفمبر ١٩٨١	٥٧٠٠	٢٦٦١١	٧٩٩
اكتوبر ١٩٨٢	٥٨٠٣	٢٧٠٩٢	٨١٨
اغسطس ١٩٨٣	٥٨٩٢	٢٧٥٠٧	٨٣٦

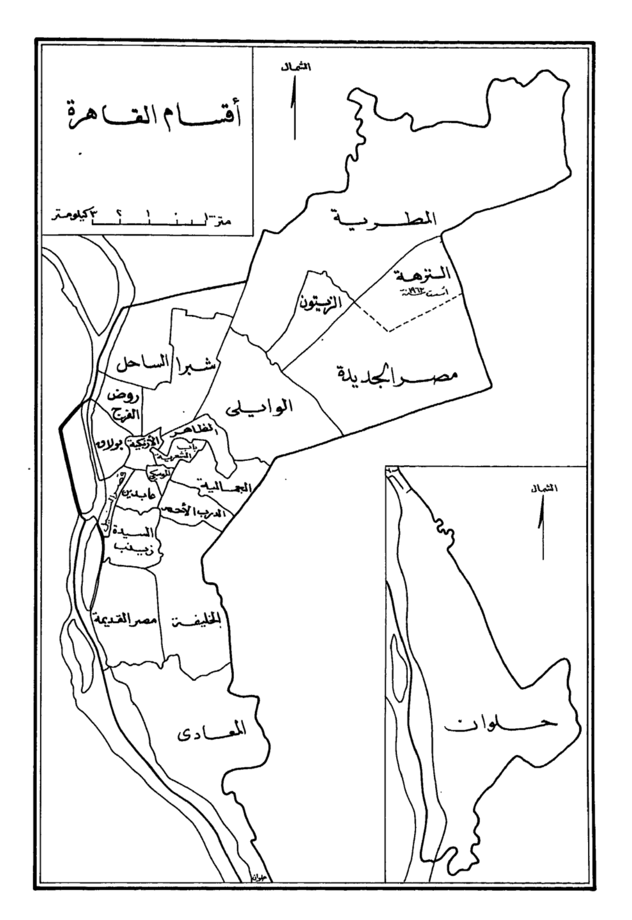
المصدر : الجهاز المركزي للتعبئة العامة والاحصاء ، سكان ج.م.ع ، في ١٩٨٣/٨/٤ ص ١٢ .



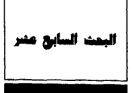
جدول رقم (٧)
الكثافة العمرانية للمباني والوحدات السكنية والكثافة السكانية بأحياء مدينة القاهرة تعداد ١٩٧٦ *

الاحيـاء	المساحة كم ٢	المباني		الوحدات السكنية		الكثافة السكانية فرد/ كم ٢
		عـدد	الكثافة مبنى/ كم ٢	عـدد	الكثافة وحدة سكنية/ كم ٢	
الازبكية	٧ر١	٢٠٤١	١٢٠١	١٦٣٨٨	٩٦٤٠	٣٥٠٩٨
روض الفرج	٧ر٢	٩٩٠٨	٣٦٧٠	٤٠١٥١	١٤٨٧١	١٠٠٩٠٧
الجمالية	٨ر٤	١٠٢٣٧	٢١٣٣	٤٠٦١٠	٨٤٦٠	٣٤٧٢٩
الخليفة	٦ر٨	١١٨٢٩	١٣٧٥	٤٤٩٠٨	٥٢٢٢	٢١٧٤٠
الدرب الاحمر	٨ر٢	٧٤١٤	٢٦٤٨	٣٢٠٥١	١١٤٤٧	٥٢٣٥٣
الزيتون	٢ر٤	١٤٢٦٩	٣٣٩٧	٥٨١٨٦	١٣٨٥٤	٦٣٧٢٩
الساحل	٥ر٦	١٦٩٨٨	٢٦١٤	٨٩٥٥١	١٣٧٧٧	٦٧٥٠٠
السيدة زينب	٥ر٣	١٠١٠٣	٢٨٨٧	٥٥٣٥٥	١٥٨١٦	٧٢٠٧٤
الظاهر	٠ر٢	٢٥٥٦	١٢٧٨	٢٣٢٠١	١١٦٠١	٢٥٠٧٧
المطرية	٨ر٦٧	٤٩٠٣٥	٧٢٣	١٢١٧٤١	١٧٩٦	٧٨٨٥
المعادي	١ر٢٥	٢٥٧٩٣	١٠٢٨	٦٧٠٢٣	٢٦٧٠	١٠٦٤٠
الموسكي	٦ر٠	٢٧٧٧	٤٦٢٨	١٣٥٥٩	٢٢٥٩٨	٩٧٣٣٧
مصر القديمة	١ر١٠	١٣٤٤٦	١٢٣٢	٦٣٣١٢	٦٢٦٩	٢٧٠٩٦
الوايلي		٥٩٢٩		٣١١١٤		
	١٦٥		٩٩٣		٥٦٩٤	٧٦٩٢
حدائق القبة		١٠٤٥٣		٦٢٨٣٠		
بولاق	٧ر٢	٨٧٦٠	٣٢٤٤	٤١١٢٣	١٥٢٣١	٦٥٩٠٠
باب الشعرية	١ر١	٤١٠٥	٣٧٢٣٢	٢٢١٢٤	٢٠١١٣	١٠٠٢٢٥
حلوان		٢٤١٦٧		٧٠٤٦٠		
	٤ر٦		٤٢١٧		١٢٣٦٥	٤٩٤٠٥
التبين		٢٨٢٢		٨٦٧٩		
شبرا		٤٨٥١		٢٧٣١٢		
	٢ر٧		٣٤٧٤		٨٠٢٣٢	٧٩٥١٧
الشرابية		٢٠١٦٢		٨٣٠٧٧		
قصر النيل	٠ر٦	١٥٠٠	٢٥٠	٢٥٨٤٧	٢٦٤١	٦٥٥٧
مدينة نصر		٢٨٦٠		١٧٧٣٠		
مصر الجديدة	٣ر٣٢	٥٣٠٨	٣٧٨	١٦٥٣٦	٢٦٢٨	٩١٠٥
النزهة		٤٠٢٧		٣٠٦٠٧		
عابدين	٦ر١	٣٢٢٦	٢٠٧٩	٢٦٧٤١	١٦٧١٣	٥٥١٧٦
جملة محافظة القاهرة	٢ر٢١٤	٢٧٣٦٦٦	١٢٣٥	١,١٤٠٢١٦	٤٧٨٨	٢٣٧٣٧

* تم تجميع هذا الجدول من واقع بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والاحصاء ، مصادر مختلفة . والجدول نقلا عن : منى السيد حافظ ، أزمة الاسكان كمشكلة اجتماعية ، مصدر مذكور ، ص ٢٢٥ .



أقسام القاهرة
متر ١ ٢ ٣ كيلومتر
الشمال
المطرية
النزهة
الزيتون
مصر الجديدة
شبرا
الساحل
روض الفرج
الوايلى
الظاهر
بولاق
الأزبكية
باب الشعرية
الموسكي
الجمالية
عابدين
الدرب الأحمر
السيدة زينب
مصر القديمة
الخليفة
المعادى
حلوان



البحث السابع عشر

النمو العمراني والحضري ومشكلات الاسكان بمدينة القاهرة

دكتور/ حامد عبد المقصود عبد الهادي

١ - موضوع البحث :

١ - ١ يعتبر النمو الحضري من أهم الظواهر التي يمكن ملاحظتها في المجتمعات النامية بوجه خاص ، والتي ترتبط ارتباطا وثيقا بالتغيرات الاقتصادية والاجتماعية في هذه المجتمعات . والمقصود بالنمو الحضري زيادة سكان المجتمع الذين يعيشون في المناطق الحضرية ، وخاصة في المدن الكبرى . ويرتبط مفهوم النمو الحضري - تاريخيا بنشوء التجمعات الحضرية التي يطلق عليها اصطلاح المدينة ، وما يتصل بذلك من ظواهر تتمثل في الاستقرار السكاني ، وتحرر نسبة من السكان من العمل في الزراعة ، وتوفر مستوى تقني معين ، يعتمد على استعمال المعادن والالات بدلا من الادوات البدائية ، كذلك ظهور نوع جديد من التنظيم والضبط الاجتماعي لم يعرفه المجتمع الزراعي من قبل .

لقد كان عالمنا العربي غنيا بالمدن منذ القدم ، وذلك باعتباره مهد كثير من الحضارات ، فقد نشأت على أرضه مدن كثيرة مثل طيبة وقرطاجة وبعلبك ، ومكة والمدينة ودمشق وبغداد والقاهرة ، وغيرها من المدن العربية ، وكل منها تمثل عصرا من عصور الحضارات التي ظهرت في هذه المنطقة من العالم . أما في العصر الحاضر فقد زادت المدن كما وكيفا ، وتنوعت أنماطها وزادت كثافة السكان بها ، بل ان كثيرا من مناطق الوطن العربي تمر الآن بمرحلة معينة من النمو الحضري السريع ، بحيث نلاحظ معدل النمو السكاني في المناطق الحضرية أكبر بكثير من معدله في المناطق الأخرى ، كما أن مجموع سكان المناطق الحضرية في نمو مطرد .

١ - ٢ وثمة عوامل متعددة يمكن اعتبارها ذات تأثير في عملية النمو السكاني ، منها الزيادة الطبيعية الناشئة عن الفروق الواضحة بين معدل المواليد ومعدل الوفيات ، ومنها الهجرة الداخلية بدوافعها الاقتصادية والاجتماعية والتي تعتبر عنصرا اساسيا من عناصر دراسة النمو الحضري ، لما لها من آثار اقتصادية واجتماعية سواء منها المفيدة والضارة . وهذا العامل له أهمية خاصة في المجتمعات العربية نظرا للتطور السريع في توزيع السكان بين الريف والحضر ، ومنها كذلك التصنيع لما له من صلة واضحة بالتحضر ، ومنها الهجرة الخارجية من البلدان الأجنبية وما يرتبط بها من آثار اجتماعية وثقافية هامة .

١ - ٣ ولقد صاحبت عملية النمو السكاني في المناطق الحضرية انماط من المشكلات الاقتصادية والاجتماعية التي يتعرض لها سكان المدن ، منها التباين في مستويات المعيشة نظرا لطبيعة اقتصاديات الانتاج الحضري ، وما يرتبط به من تنوع مهني وتعليمي وتأهيلي ، وما يقتضيه ذلك من مواصفات معينة على شاغلي الوظائف والمراكز الاجتماعية والاقتصادية ، ومدى توفر فرص العمل مما ينعكس اثره على التوزيع المهني للسكان الحضريين أنفسهم . ومنها كذلك التكدس السكاني في السكن الحضري ، ومنها المشكلات المتصلة بالاسكان ، وما ينشأ عنها من آثار في التعليم ، والمواصلات والصحة العامة ، ومنها التباين الثقافي والاجتماعي الذي يبدو واضحا بين المهاجرين - خاصة الوافدين من البلدان الاجنبية - وبين غيرهم من السكان الاصليين ، ومنها مشكلات الجريمة والانحراف ، وغير ذلك من المشكلات السكانية والاقتصادية والاجتماعية .

٢ - أهداف البحث :

٢ - ١ وفي ضوء أهداف هذا المؤتمر العلمي الذي يعالج النمو العمراني الحضري ومشاكله في المدن العربية ، يهدف البحث إلى تحليل ظاهرة النمو الحضري وأثر ذلك في النمو السكاني في المناطق الحضرية ، وما يتصل به من مشكلات اسكانية ، في مدينة القاهرة . وبالتالي سوف يركز البحث على تحليل المشكلات الاسكانية الناشئة عن الهجرة الداخلية في مدن القاهرة حيث زادت حدة هذه المشكلة في العقود الحديثة .

وفي سبيل تحقيق ذلك ينصب التحليل على التعرف على مشكلات الاسكان في الدول النامية بوجه عام . وطبيعة عملية الاستثمار في هذا القطاع الهام ، ونوعية العائد فيه سواء كان عائداً اجتماعيا، أو عائداً اقتصاديا . والعائد الاجتماعي يتجاوز قضية الربح كعائد

اقتصادي إلى الاهتمام بتحليل الجانب الانساني في توفر المسكن الصحي الملائم ، وآثار ذلك على حياة الاسرة من جهة ، والفرد من جهة اخرى . وكذلك التعرض لدور البحوث الاجتماعية في معالجة هذه المشكلة .

٢ ـ ٢ ويهدف البحث إلى تحليل العلاقة بين النمو السكاني وعدد المساكن المناسبة ، والظواهر التي تواكب زيادة الطلب على المساكن والتي تسهم في حدتها وخاصة ارتفاع سعر الاراضي الصالحة للاسكان ، وانخفاض مستوى الدخل ، وضعف معدل الادخار الموجه إلى الاستثمار الاسكاني ، والمشكلات التي تواجه صناعة البناء ؛ سواء في مجال التصميم أو التنفيذ أو الابحاث الخاصة بالبناء والمشكلات المترتبة على انعدام التخطيط العمراني السليم ، ومشكلات النظافة العامة ، والمشاكل الادارية في الاسكان العام بوجه خاص .

٢ ـ ٣ وكما اشرنا سيتناول البحث هذه الظواهر الاسكانية بالتطبيق على مدينة القاهرة ، حيث يركز التحليل الاجتماعي على طبيعة النمو الحضري العمراني للمدينة وعوامله سواء من حيث الهجرة اليها ، أو التركيز في مجال التصنيع والخدمات ، أو المركزية الادارية والسياسية . ويتعرض البحث بالتحليل لمشاكل الاسكان المرتبطة بهذه الظواهر ، ومنها التزاحم السكاني ، وعدم التوازن الحضري ومشروعات الاسكان غير المتكامل والاتجاه إلى تخفيض مساحة الوحدة السكنية والاحياء القديمة ونقص الصيانة في مشروعات الاسكان الحالية ، وعدم الاهتمام بقطاع النيل ، وفقدان التخطيط الشامل وتشريعات الاسكان ونتائجها .

٢ ـ ٤ كذلك يهدف البحث إلى استكشاف بعض وسائل علاج مشكلات الاسكان الحضري في هذه المدينة موضوع البحث ، كالتخطيط الشامل للمدينة ، ووسائل مواجهة تيار الهجرة من الريف إلى المدن ، وأساليب ترشيد الاسكان . والاسكان الاقتصادي : كتخفيض تكاليف اراضي البناء وتنظيم اساليب التمويل وانشاء المدن الجديدة خارج المدينة في المناطق غير الزراعية وأساليب مواجهة تيار الهجرة ، وتنظيم الانتاج الاسكاني بوجه عام في مدينة القاهرة .

٣ ـ منهج البحث :

يعتبر هذا البحث من البحوث الوصفية التحليلية ، التي تهدف إلى محاولة الكشف عن ابعاد المشكلة موضوع البحث ومناقشة جوانبها المتعددة وذلك بهدف الوصول إلى تشخيص متكامل ، لها واستنباط أسبابها ونتائجها وأساليب مواجهتها .

أما من حيث الاسلوب المستخدم في هذا البحث فقد اعتمد على الاسلوب الكيفي في التحليل الذي يعتمد كذلك على اسس كيفية وكمية . وقد تم وضع التصميم الهيكلي للبحث على الاسس التالية :

٣ ـ ١ وضع اطار تصوري عام للمشكلة يتناول بالتحليل العوامل الاجتماعية والاقتصادية والفنية لها ، واعتبار هذا الاطار موجها لتحليل المشكلة ودراستها في مدينة القاهرة . وقد اعتمد الباحث فيه على مصادر سبق ان تعرضت لجوانب التحليل لهذه المشكلة .

٣ ـ ٢ تحليل أبعاد النمو العمراني الحضري وعوامله في مدينة القاهرة . وقد استند البحث إلى دراسات سابقة حول هذاالموضوع.

٣ ـ ٣ تضمن البحث كذلك تحليلا علميا لمضمون الدراسات والتقارير وآراء الخبراء والمختصين والمسئولين عن الاسكان ، ووضع ذلك في اطار علمي متكامل ، تم فيه تحليل مشكلة الاسكان في مدينة القاهرة ، وعواملها وشدة الطلب عليها ، كما تعرض البحث لمجموعة من الحلول المقترحة لهذه المشكلة .

٣ ـ ٤ يعتبر الباحث أن هذا البحث ـ المقدم إلى المؤتمر الموقر ـ مقدمة لدراسة ميدانية واسعة يرجو أن يتاح له اجراؤهافي المستقبل (ان شاء الله) .

٣ ـ ٥ اعتمد البحث على مصادر حديثة تم فيها نشر التقارير والآراء في فترة اجراء البحث ، وقد فرض هذا الاتجاه اللجوء إلى ما نشر ببعض الصحف والمجلات ؛ حيث دار النقاش فيها حول الموضوع من الاطراف المتعددة ، وهذا الأمر له ما يبرره منطقيا وعمليا .

٤ ـ الاطار التصوري للمشكلة :

من الظواهر التي تلاحظ في الوقت الحاضر في المجتمعات النامية بوجه عام أن المسكن يعد من أهم الميادين التي تتجه إليها اهتمامات المخططين الاجتماعيين والاقتصاديين ، وذلك لما للسكن من أهمية كبيرة في حياة الانسان ـ ومن الملاحظ ان كثيرا من هذه المجتمعات لم تتمكن من أن تقدم الحلول الفعالة لهذه المشكلة الهامة وذلك (بسبب طبيعة المساعدات والقروض التي تقدمها الدول الغنية وحتى المنظمات الدولية ، وذلك بسبب ضآلة العائد من هذا القطاع ، ولا زالت دول كثيرة تواجه مشكلة الاسكان ولم يعد الاسكان يعني تقديم سكن للانسان أيا كانت صفاته ... ان الاسكان اليوم يعني حياة اجتماعية تعكس مدى الاهتمام بالانسان وحقه في العيش في اطار موارده ، ونشاطاته الاقتصادية .[١]

٤ ـ ١ وعلى الرغم مما حققته البشرية من التقدم في الميادين الصناعية والتربوية والعلمية الا أن الكثير من أفراد الجنس البشري ـ وخاصة في المجتمعات النامية ـ لا يتوفر لهم حتى الآن ذلك المأوى الذي يحقق لهم الحماية ، وتزداد هذه المشكلة حدة في المدن ،

---

(١) انظر : الموسى ، عبد الرسول علي ، الاسكان ومفهوم التخطيط الاسكاني ، الا نجلو ١٩٨٥ م ص ص ٧ ـ ٨ .

حيث يشتد الاكتظاظ السكاني في المدن بسبب الهجرة الملحوظة إليها لأسباب عديدة ، وحين ينزح الريفيون في اتجاه المدينة ؛ فانهم يجدون أن الارض قد اصبحت مجزأة إلى قطع للشراء . كما أنهم لم يعودوا يستطيعون بناء منازلهم بأنفسهم حتى لو توفرت لهم قطعة الارض اللازمة ، لذلك لا بد من شراء مواد البناء بالاضافة إلى تحكم القوانين والتشريعات في طريق البناء ومواصفاته ومكانه وبالتالي يتطلب شراء المنزل أو استئجاره دخلا مضمونا من عمل ثابت .(٢)

٤ - ٢ ادى هذا إلى زيادة الطلب على المساكن وبالتالي إلى ارتفاع قيمة السكن ، سواء في ذلك الارض ومواد البناء والايجار المطلوب مقابل الانتفاع بالسكن وكان من نتائج هذه الظاهرة كذلك ضعف الاقبال على انشاء المساكن الملائمة وبالتالي إلى اضطرار المهاجرين إلى العيش في مساكن يقيمونها بأنفسهم من أكواخ أو منازل تقام بمواد غير ملائمة ، ومن هنا نشأت الاحياء الفقيرة التي تتكون عادة من أكواخ أو منازل مهدمة ، أو مأوى لعائلة واحدة يجزأ إلى اقسام صغيرة كما أن بعضها يتكون من طبقة واحدة . وتبنى المنازل بهذه الصورة لقلة التكاليف التي يحتاج إليها . كما أنها يمكن أن توفر دخلا لمن يبنيها ويؤجرها للفئات العمالية الفقيرة التي تتدفق بكثرة على هذه الاحياء .

ويعود سبب وجود هذه الاحياء الفقيرة إلى عجز البلدان التي تقوم فيها عن انشاء مساكن ملائمة يقوى العمال على دفع اجورها . وفي هذه الاحياء الفقيرة تبدو مشاكل عديدة إلى جانب الاكتظاظ السكاني ، وارتفاع متوسط السكان بالنسبة للغرفة الواحدة ، ومنها مشاكل المياه والاضاءة وعدم التهوية ، والتخلص من الفضلات وبالتالي يتعرض الانسان لخطر الجراثيم والعدوى . كذلك تعاني هذه الاحياء الفقيرة المكتظة بالسكان من مختلف المشاكل الاجتماعية من بينها ارتفاع نسبة الجريمة وانتشار الأمية والبطالة ، وانخفاض المستوى التعليمي . ومع أن السكن السيء ليس دائما هو السبب الوحيد لهذه المشكلات ، الا أنه يسهم في تهيئة الاسباب الكفيلة بظهورها ، الا أن هذا لا يعني ظهور مثل هذه الجرائم في أرقى الاحياء وأحسنها سكنا .

٤ - ٣ وثمة عامل آخر من عوامل هذه المشكلة يبدو في ارتفاع سعر الاراضي الصالحة للاسكان ، إذ من المعروف ان لملكية الارض قيمة كبرى في كثير من المجتمعات النامية ، مما يجعل للأرض في المدن بعض المميزات العاطفية التي تكون لها في المناطق الريفية . كما أن الارض تعد مصدرا من مصادر الاستثمار كأي مصدر آخر وبالتالي في مجال الحصول على ربح وفير كأي مجال آخر للاستثمار ، ومن ثم يشتد الاقبال عليها فترتفع قيمتها .

وقد يكون ارتفاع الاسعار في المدن احيانا مرتبطا بارتفاع الاسعار بوجه عام ، لكن كثيرا ما يكون ارتفاع ثمن الارض اعلى بكثير من الارتفاع في الاسعار الاخرى ، بسبب شق طريق جديدة أو ادخال تحسينات عامة اخرى . اضف الى ذلك ان التهافت على ايجار السكن الملائم بسبب ازدياد السكان حتى في المناطق التي تكثر فيها الأراضي يؤدي إلى ارتفاع ثمن الاراضي كذلك .

ويزيد من حدة مشكلة ارتفاع سعر الاراضي في بعض المناطق حاجة الانسان إلى العيش بقرب مكان عمله وعلى الرغم من وجود الاراضي بكثرة فيها الا ان المساحات المتوفرة لا تكفي لتلبية هذه الحاجات . وترتفع اسعار الاراضي داخل المدينة لاسباب اخرى منها عدم توفر وسائل سهلة للوصول إلى مواقع خارج المدينة أو قريْب منها . وكذلك عندما تقام منافع عامة وطرق مرصوفة مما يزيد من قيمة الاراضي حولها .(٣)

٤ - ٤ ومن العوامل المتصلة بهذه المشكلة في كثير من المجتمعات النامية عامل انخفاض مستوى الدخل الفردي بشكل لا يتيح لكثير من الافراد شراء أرض صالحة للبناء مهما كان سعرها منخفضا . وهذا المستوى المنخفض من الدخل يعد من أهم العراقيل التي تقف في وجه توفير السكن . وعلى الرغم من ارتفاع اجور الأفراد الذين يهاجرون من القرى إلى المدن ، وحصولهم على هذا الاجر بصورة منتظمة ، الا أن العثور على مسكن ملائم في حدود هذا الدخل يعد أمر صعبا . ويتضمن هذا العامل الاقتصادي كذلك ضعف معدل الادخار والموجه إلى الاستثمار الاسكاني ، اذ يميل كثير من الافراد في المجتمعات النامية إلى أن يحتفظوا بما يمكن أن يدخروه في شكل مجوهرات أو نقود يحتفظ الفرد بها في منزله ، وبحيث يمكن القول بأن الشخص العادي في كثير من الاحيان يرغب في الا يتأثر ما يدخره في ارتفاع الأسعار أو بالتضخم المالي ، ومن ثم فانه اما يميل إلى انفاق دخله كله ، أو أن يحتفظ بجزء منه ، ويعود ذلك إلى ضعف الثقة في البنوك التي يمكن أن توجه بعض المدخرات إلى الاسكان . وعكس هذا يمكن ملاحظته في البلاد المتقدمة حيث يستثمر جزء كبير من الأموال المدخرة في هذه المصارف في الاستثمار الاسكاني وانشاء المنازل . من جهة اخرى لا توجه البنوك في كثير من البلاد النامية جزءا كبيرا من المال لاقراض من يرغب في شراء منزل بينما نجد ان نظام الاقراض في كثير من الدول المتقدمة يمكن كثيرا من العائلات من شراء المنازل اذ أن هذا النظام يقضي بتقديم دفعة أولى من ثمن الارض والمنزل ، على أن يسدد باقي الثمن على اقساط شهرية في مدة تتراوح بين عشرين سنة وخمسة وأربعين عاما ، وبالتالي فانه يكون في وسع العائلات من ذوي الدخل المنخفض الحصول على مساعدات أو قروض حكوميه .(٤)

٤ - ٥ وثمة عامل آخر من عوامل هذه المشكلة يتمثل فيعدم الدقة في التصميم والتنفيذ المعماري، ذلك أنه على الرغم من وجود بعض الانجازات المعمارية الرائعة في بعض البلاد النامية ، والتي يمكن أن تكون موضع فخر حتى بالنسبة لماهو موجود في البلاد المتقدمة الا أن معظم هذه الانجازات عبارة عن مبان قديمة أو آثار مرت عليها قرون طويلة ، فالمباني التي شيدها قدماء المصريين

---

(٢) انظر تشارلز برمز (الترجمة العربية) : المدينة ومشاكل الاسكان ، دار الافاق الجديدة ، بيروت ، ص ٨ وما بعدها .

(٣) تشارلز برمز (الترجمة العربية) المدينة ومشاكل الاسكان - والآفاق الجديدة بيروت ص ٣٣

(٤) تشارلز برمز (الترجمة العربية) المدينة ومشاكل الاسكان - دار الآفاق الجديدة - بيروت ص ٦٠ - ٦١

والرومان والبيزنطيين تتفوق على معظم المباني التي تقام اليوم ، وخاصة اذا ما أخذ في الاعتبار عدم توفر معدات ومواد البناء الحديثة في تلك العصور الغابرة . ومن بين اسباب تفوق البناء القديم على الحديث أن العمل كان يتصف في الماضي بالتروي والاخلاص ، وباعتزاز الانسان بما صنعت يداه ، وان البناء كان يشيد لكي يعمر طويلا . وأما اليوم فالسرعة تطغى على الجودة ، ولم يعد ثمة من وقت للتركيز والانجاز الفردي المتفوق وبالتالي أصبح من أهم ما يواجه البناء الحديث في كثير من المجتمعات النامية من مشكلات يبدو في ضعف مستوى التصميم وعدم الدقة في التنفيذ ، والاهتمام بجني المال بسرعة ، ويدل على ذلك ما نقرؤه عنه ، وما نسمع به عن انهيار عمارة بأسرها قبل أن يشغلها ساكنوها ، وما يكشف عنه البحث مما يتبين في التنفيذ من أخطاء .

٤ - ٦ هذا بالاضافة إلى قلة الابحاث الخاصة بالبناء ، ويرجع هذا العامل إلى قلة الاهتمام بانشاء مراكز البحوث الخاصة بالبناء ، وحتى لو وجدت هذه المراكز في بعض البلدان فانها تعاني عجزا في التمويل ، وفي الاشخاص المدربين على مثل هذه الاعمال ، كما تعاني عجزا في الآلات والمعدات اللازمة لا جراء البحوث .

٤ - ٧ ومن بين العوامل التي تتصل بهذه المشكلة انعدام التخطيط العمراني في كثير من المدن في المجتمعات النامية ، ويبدو ذلك في ضيق عرض الطرق ، ووجود الاخاديد والحفر التي تقطع الطريق بين مكان وآخر ، وقلة الجسور والانفاق الصالحة للمرور ، وضيق الارصفة الخاصة بالمشاة ، وكذلك ما لوحظ من بناء كثير من المنازل في الماضي مع غياب عامل التخطيط . كذلك ازدحام قلب المدينة بالتجارة والحركة بسبب غياب عامل التنظيم لهذه الانشطة ، مما يفرض على كثير من المواطنين الذين يقطنون على بعد أميال من مقر عملهم أن يقضوا الساعات الطويلة في الذهاب من منازلهم إلى اعمالهم ومثلها في العودة .

٤ - ٨ كذلك من بين المشكلات المتصلة بالاسكان في كثير من المدن في المجتمعات النامية المشاكل الادارية في قطاع الاسكان العام . ومن المعروف أن مسئولية الحكومات في هذه المجتمعات قد زادت تجاه الرعاية الاجتماعية للمواطنين ومنها الاسكان . ويبدو ذلك في انشاء المساكن الشعبية ، أو تدخل الدولة لتنظيم العلاقة بين ملاك المساكن ومستأجريها . وهذه المسئولية الكبرى لا بد أن يسايرها وجود مجموعات من الاداريين المدربين على الخدمة العامة ، وبالتالي فان اختيارهم لهذا العمل يجب أن يكون قائما على اساس الكفاءة سواء منهم المهندسون المعماريون والمنفذون ، والقضائيون وعمال الصيانة ذلك لأن أي مشروع اسكاني يحتاج إلى مهنيين وفنيين للتخطيط ، والمسح ، والهندسة المعمارية والرسم الهندسي ، والهندسة المدنية كما يحتاج إلى عمال مهرة ، ومسئولين عن فرق الصيانة ، ولجان حكم بين الملاك والمستأجرين وهؤلاء جميعا يجب أن يكونوا مدربين على المهام الموكولة اليهم ، كما يجب ان تكون مرتباتهم مجزية ، ومعنوياتهم مرتفعة ومستقبلهم مضمون ، حتى لا تغريهم اية اغراءات مادية تحول بينهم وبين القيام بعملهم على المستوى المطلوب وهذه الامور كلها قد لا تتوفر لدى بعض القائمين على الاسكان العام ، وبالتالي تنشأ المشاكل وقد لا يحقق هذا النوع من الاسكان أهدافه المرسومة .

هذا الاطار التصوري لمشكلات الاسكان الحضري يلقى الضوء على بعض العوامل الاجتماعية الاقتصادية التي قد تؤدى إلى وجود المشكلة الاسكانية ، والتي يمكن ان نجد بعضها أو كلها كعوامل مساعدة على وجود مشكلة الاسكان في مدينة القاهرة . وسوف يحاول الباحث في الجزء التالي من البحث الاستفادة منه في تحليل الابعاد الاجتماعية والاقتصادية لهذه المشكلة والحلول المقترحة لها .

٥ - النمو العمراني الحضري والاسكان في مدينة القاهرة (المشكلة والحلول) :

في ضوء ما تم تحليله من عوامل النمو العمراني الحضري من عوامل خارجية أو داخلية وفي ضوء التحليل الاجتماعي للاطار المرجعي للبحث والدراسة الذي تم التركيز فيه على العوامل الاجتماعية والاقتصادية للمشكلة الاسكانية في الدول النامية بوجه عام واتصالها بالقيم الاجتماعية التي قد تسود في المجتمع في مرحلة من مراحل تطوره ، في ضوء هذا كله يعرض الباحث في هذا الجزء من البحث تحليلا اجتماعيا لخصائص النمو الحضري واتصالها بمشكلات الاسكان في مدينة القاهرة ، كما يتناول بالتحليل بعض مظاهر مؤشرات المشكلات الاسكانية بها ، وذلك من واقع الملاحظة اليومية المباشرة وكذلك الانطباعات الشخصية وانطباعات الآخرين عن المشكلة ، والتقارير التي تتناول المشكلة بالتحليل والدراسة ، والتي قدمت من هيئات علمية ، ونشرت في عدد من المصادر الحديثة .

٥ -١ عوامل النمو الحضري في مدينة القاهرة ومشكلة الاسكان :

تواجه مدينة القاهرة نمو حضريا سريعا نتيجة كثرة الهجرة الريفية اليها وهذه الظاهرة هي جزء من المشكلة السكانية التي يتعرض لها المجتمع المصري . ويتجه النمو الحضري لمدينة القاهرة - في الوقت الحاضر إلى الاطراد في معدله بنسب تفوق إلى حد كبير معدل نموها في القرون السابقة بحيث اصبح نموها يعكس ما يطلق عليه الباحثون ظاهرة التضخم الحضري . وتعني هذه الظاهرة بلوغ المدينة مرحلة الانفجار الحضري ، وتعد حالات الاختلال أو عدم التوازن الحضري من الاثار المباشرة لذلك . ومن الملاحظ أيضا أن القاهرة تجمع بين القديم والجديد فهي تجمع مثلا بين المباني على طراز عربي اسلامي ، وبين تلك القائمة على طراز اوروبي حديث . وهذا الازدواج يعني حقيقة اجتماعية هامة ، وهي حاجة المدينة للتخطيط والتكامل والتنسيق لكي يتحقق التوازن الحضري .

٥- ١- ١- ويلعب العامل السكاني دورا هاما في نمو مدينة القاهرة . وقد تطور عدد سكان القاهرة حتى وصل عام ١٩٧٢ إلى

أكثر من خمسة ملايين نسمة . وفي سنة ١٩٧٤ قد ربما يقرب من سبعة ملايين نسمه ، وآلان (١٩٨٥) يقدر باكثر من عشرة ملايين نسمة ، وبالتالي زادت الكثافة السكانية بشكل ملحوظ اذ تصل الكثافة السكانية في بعض احياء القاهرة إلى درجة ليس لها مثيل في العالم .

وتعد الاقسام القديمة مناطق تمركز المهاجرين من الريف إلى القاهرة . فالوافد من الريف يلجأ إلى أحد أقاربه في هذه المناطق ، فاذا ما استقر فيها جعلها موطنا له . كما يتمر كز المهاجرون من الريف في تجمعات سكنية على اطراف العاصمة لتماثل جو هذه المناطق مع بيئاتهم الاصلية في الريف . وهؤلاء المهاجرون يعيشون فترة طويلة بنفس الافكار والقيم والعادات الريفية مما يصبغ هذه المناطق بالطابع الريفي للحياة من حيث مستوى النظافة وسوء استغلال الشوارع والارصفة ، وانخفاض مستوى أداء الخدمات العامة ، وعدم صيانة المرافق . كما يلاحظ ان مجموعات كبيرة من السكان يتزايد عددهم عاما بعد آخر يسكنون المقابر العامة على اطراف العاصمة . ومن الطبيعي أن يكون من أبرز الآثار الضاغطة لهجرة أهل الريف إلى القاهرة ذلك العبء المتزايد اللازم للتوسع في خدمات الاسكان والتعليم والصحة والتموين والمواصلات ، مما يكون له اثره على سكان القاهرة .

٥-١-٢ ولقد لعب التصنيع دورا هاما وفعالا في النمو الحضري لمدينة القاهرة ، فهي تستأثر بأكبر نصيب من الحركة الصناعية بحيث يمكن اعتبارها عاصمة الصناعة المصرية ، اذ يوجد بها ٤٢ ٪ من اجمالي عدد المنشآت الصناعية بمصر ، والتي يعمل بها عشرة عاملين فاكثر طبقا لتعداد سنة ١٩٦٠ ، وخلال الفترة التي انقضت من هذا التعداد لاشك أن هذه النسبة قد زادت . كما أنه يعمل بها ٢٦ ٪ من اجمالي عدد المشتغلين في المصانع . وفي سنة ١٩٦٧ تركز فيها ٢٣,٩٪ من اجمالي المنشآت الصناعية يعمل بها ٣٥ر٧ ٪ من اجمالي العاملين بهذه المنشآت .

ومن أهم الاسباب التي جعلت للعامل الصناعي هذه الفاعلية ما يلي :-

١ - تركز الشركات الاجنبية التي كانت نواة الصناعة في الماضي في القاهرة .
٢ - سهولة وسائل الانتقال من القاهرة وإليها .
٣ - توفر القوى الكهربائية .
٤ - توفر اعداد كبيرة من العمال المهرة وانصاف المهرة .
٥ - تركز عدد كبير من الخدمات الصناعية ، ومحلات بيع قطع الغيار في القاهرة .[٥]

ولقد كان للتصنيع أثره في الهيكل البنائي المادي والاجتماعي للمدينة ، مما جعله مؤثرا جذابا لأعداد هائلة من السكان من المحافظات القريبة منها ، وبخاصة تلك التي تقل فيها فرص العمل أو تعاني من فائض في الايدي العاملة بها . وأدت هجرة هذه الاعداد إلى خلق آثار سلبية . فقد زادت من سيطرة القاهرة العاصمة ، كما ادت إلى قدر من الاختلال الوظيفي يعاني منه الهيكل البنائي العام للمدينة بحيث يجعله قاصرا عن مواجهة المطالب الحيوية اللازمة للافراد بداخلها .

كذلك تضم مدينة القاهرة عديدا من الخدمات التعليمية والثقافية والطبية والاجتماعية فطبقا لاحصاء ٦٩ /١٩٧٠ تضم القاهرة ٢٢ر٦ ٪ من تلاميذ الابتدائي ، ٢٤ر٤ ٪ من تلاميذ الاعدادي ، ٣٣ر٣ ٪ من الثانوي العام ، ٢٠ ٪ من الثانوي الفني ، ٦٨ر١ ٪ من الطلبة المقيدين في الجامعات وما في مستواها .

٥ - ١ - ٣ ويرتبط نمو القاهرة بالمركزية الادارية والسياسية . فقد قامت أول ماقامت لتكون اساسا ومقرا اداريا وعسكريا منذ الفتح العربي لمصر . ومن الطبيعي أن قيام مراكز الادارة والسلطة في منطقة من المناطق يستلزم بالضرورة قيام انشطة اخرى تقوم على خدمتها . والقاهرة كذلك مقر القيادات السياسية والشعبية الاساسية من ناحية ، كما أنها المقر الأول لسائر البعثات والهيئات الدبلماسية ، وبها كذلك مؤسسات على المستوى العربي العالمي ، وهذا كله يؤثر في مركزها الحضاري ، وهذه المركزية تعد من أهم عوامل الجذب إلى القاهرة ، وهي في نفس الوقت تقلل من فاعلية الطرد منها .

٥ -٢ بعض مظاهر ومؤشرات المشكلة الاسكانية في مدينة القاهرة :

قامت دراسات حديثة للتعرف على الظروف السكنية وبعض خصائص الاسكان الحضري في مصر منها بحوث تمت في وقت سابق كالبحث الذي قامت به مصلحة الاحصاء العام ١٩٦٠ ، ومنها الدراسات التي تمت بمناسبة العيد الألفي للقاهرة . ومنها دراسات حديثة قامت بها لجان متخصصة لوضع الخطوط العريضة للسياسة القومية لمواجهة مشكلة الاسكان ، وقدمت هذه اللجان المتخصصة تقاريرها إلى وزارة الاسكان في نوفمبر ١٩٧٩ م منها :

١ - تقرير اللجنة الفرعية للأراضي .
٢ - تقرير اللجنة الفرعية للمرافق .
٣ - تقرير اللجنة الفرعية للتشييد .
٤ - تقرير اللجنة الفرعية للتمويل .

وقد استعان الباحث بهذه التقارير في تحليل اسباب المشكلة والحلول المقترحة لها ، كما استعان بالتقارير والمقاولات والاحاديث المسجلة للمسئولين عن الاسكان ، والتي نشرت في الفترة من اكتوبر ١٩٨٤ حتى مارس ١٩٨٥ خاصة في صحيفتي الاهرام والشرق الاوسط ومن تحليل مضمون ما نشر من هذه التقارير والمقالات والاحاديث تمكن الباحث من طرح هذه المشكلة كما يتضمنها الجزء التالي من هذا البحث ، وقد اشير إلى كل هذه المصادر في موضعها المناسب .

---

(٥) انظر : أحمد النكلاوي ، القاهرة - دراسة في علم الاجتماع الحضري ، دار النهضة العربية ١٩٧٢ ص ص ١١٢ - ١١٣ .

٥ ـ ٢ ـ١ ان اصطلاح تخطيط المدن لا يطلق على التخطيط المادي فقط للحياة الحضرية أي تحديد احتياجات المدينة من مساكن وطرق ومدارس وغيرها ، ثم تحديد انسب الامكنة لانشاء المباني التي سوف تضم هذه الألوان من النشاط ، ولكن المفهوم العلمي للتخطيط الشامل للمدن أوسع من هذا الامر فهو يضم التخطيط الاقتصادي والاجتماعي والمادي .(٦)

وتلعب العوامل والمؤثرات الاجتماعية والاقتصادية والصحية والتربوية دورها في النمو العمراني الحضري للمدينة ، وتحديد اتجاهاته . كما ان من المدن ما قد ينمو دون تخطيط ، وبالتالي يتعرض لمشكلات عمرانية كثيرة من أهمها مشكلات الاسكان والمواصلات والصحة العامة وغيرها . ولمواجهة هذه المشكلات الحضرية لا بد من الأخذ بمبدأ التخطيط العمراني الشامل للمدينة من مختلف المجالات كي يسير النمو في اتجاهات محددة تراعي حركة السكان ونموهم ، وموقع الصناعات وطبيعة الارض ، والخدمات بانواعها الثقافية والتعليمية والصحية وغيرها .(٧)

وتعاني مدينة القاهرة من عدم وجود خطة شاملة للاسكان كما أنه لا بد من تحديد حد ادنى للوحدات السكنية من حيث مكوناتها ، ومساحة حجراتها ونوع المواد المستعملة فيها ، وذلك بهدف الارتفاع المستمر بمستوى هذه الوحدات . وبالتالي فمدينة القاهرة تحتاج إلى التخطيط الشامل الذي يكون مرتبطا بالتخطيط القومي العام . وهذا التخطيط هو الذي يمكن من تحقيق التوازن بين النمو المتضاعف في عدد السكان داخل المدينة وبين المطالب والخدمات التي تعاني من النقص اما بسبب قلة الاعتمادات الموجودة لها ، أو بسبب عدم وجود تخطيط يرتب أولوياتها حسب درجة أهميتها لجماعات السكان بالمدينة ، واما بسبب القصور في تنفيذ ما يوضع من خطط . كما ان فكرة التخطيط نفسها حين تطبق تحدد اتجاهات النمو العمراني للمدينة ، وتتيح الفرصة للتخفيف من نتائج التكدس والتزاحم السكني .

٥ـ٢ـ٢ ويبدأ التزاحم السكني ـ كما يذهب المعهد الدولي للاحصاء بوجود أكثر من فردين بالغين في حجرة واحدة . وبتطبيق هذا القياس على مدينة القاهرة يتبين أن هذه المدينة تعاني من درجة عالية من ظاهرة الاحتقان والتزاحم السكني ، اذ تسيطر عليها بوجه عام مشكلة التزاحم في الشقق السكنية . وتتضح هذه المشكلة على وجه الخصوص في الاقسام الشعبية من المدينة حيث يصل التزاحم في الوحدة السكنية في قسم الدرب الأحمر إلى ٤٧ر٦ ، وفي باب الشعرية إلى ٣٥ر٦ ، وفي بولاق إلى ١٧ر٦ والساحل ٩٥ر٥ وروض الفرج ١١ر٥ ، والسيدة زينب ٥,٨٢ ، والزيتون ٦٦ر٥ والوايلي ٧٩ر٥ والموسكي ٥٨ر٥ ، ومصر القديمة إلى ٤٥ر٥ والمطرية ٣٨ر٥ والظاهر ٣٢ر٥ ، وهذه الارقام وفقا لما كان عليه الوضع الإسكاني في المدينة حتى عام ١٩٧٢ . ولا شك أن معدل التزاحم أخذ منذ ذلك الوقت في الازدياد (٨)

وتظهر هذه المشكلة اذا ما لاحظنا الازدحام السكاني في كثير من أحياء القاهرة والذي يدل على انخفاض واضح في نصيب الفرد من المساحة المخصصة للاستعمال السكني كما يتبين من الجدول التالي :(٩)

نصيب الفرد من المساحة المخصصة للاستعمال السكني
في كثير من احياء القاهرة

القســم	نصيب الفرد في المتر المربع
مصر القديمة	٤٣٥ر٠
السيدة زينب	٢٧٣ر٠
الموسكي	١٣٠ر٠
عابدين	١٣٨ر٠
الدرب الاحمر	٢٣٦ر٠
قصر النيل	٥٧٦ر١
بـولاق	١٩٧ر٠
الأزبكية	١٣٨ر٠
الظاهر	٢٨٧ر٠
باب الشعرية	٢٠١ر.

---

(٦) عبد المنعم شوقي ، مجتمع المدينة القاهرة الحديثة ، ١٩٦٦ ص ١٩١ .
(٧) المصدر السابق ص ١٦٧
(٨) انظر : حسن الساعاتي (وآخرون) تحسين البيئة في المجال الحضري وآثارها اجتماعيا وصحيا على الساكنين ، وزارة الاسكان والمرافق ، القاهرة ١٩٦٦ ص ٤٧ وايضا النكلاوي ، المصدر نفسه ص ١٦٧ .
(٩) مستخلص من النكلاوي ـ المصدر نفسه ص١٦٨ .

٥- ٢ -٣ ومن المظاهر التي يمكن ملاحظتها على مدينة القاهرة وفي نفس الوقت تدل على عدم التوازن الحضري ، الذي يرتبط كذلك بفقدان التخطيط الشامل ما يلاحظ من ظواهر نشأت عن النمو العمراني الحضري غير المتوازن للمدينة ومن هذه المظاهر :-

١ - الخلط بين أغراض الانتفاع بالاراضي ، حيث تستخدم في اغراض متعددة كالسكن والصناعة والتجارة ويبدو ذلك في قيام مناطق سكنية وسط المنشآت الصناعية بضوضائها وما ينبعث من بعضها من روائح غير صحية خاصة في بعض مداخل القاهرة الشمالية . وكذلك وجود أماكن صناعية مبعثرة وسط المدينة ، وداخل المناطق السكنية وعلى النيل بل وفي طريق الامتداد الطبيعي للمدينة من الجهة البحرية . وأيضا وجود أماكن تجارية مبعثرة وسط الاحياء السكنية ، وعلى جوانب الشوارع الرئيسية والفرعية .

٢ - وجود طرق لا تؤدى الاغراض منها بطريقة سهلة وميسورة تتميز بكثرة التقاطعات وكلها تخترق احياء سكنية مكتظة بالسكان . أما خطوط السكك الحديدية ، وأحواشها ، ومحطاتها ، فقد نشأت حول المدينة القديمة ، ثم اصبحت الآن داخلها مما يعوق حركة النقل الداخلية .

٥ - ٢ - ٤ ولقد قامت معظم مشروعات الاسكان القديم في مدينة القاهرة على اساس اختيار قطع من الاراضي الخالية ، واقامة مساكن متفرقة عليها ، وذلك لتجنب نزع ملكية الاراضي ، وأقامة احياء جديدة عليها ، وبالتالي لم تنشأ مشروعات اسكانية متكاملة . وكان السبب في عدم سير مشروعات الاسكان في الخط التكاملي في الماضي اي خط تكوين احياء جديدة متكاملة ، هو صعوبة الحصول على ارض بأثمان معقولة بالاضافة إلى أن قانون نزع الملكية الجاري به العمل حتى الآن تتحمل الدولة بمقتضاه تعويضا كبيرا عن ثمن الاراضي ، وعن ثمن المباني الموجودة فيها .

ومما يمكن استخلاصه انه لو كانت المبالغ التي صرفت على هذه المساكن قد صرفت على تكوين احياء متكاملة لأدى ذلك إلى تخفيف حدة التركز السكاني داخل المدينة ولو كان التركز قد تم في بعض الاحياء كمنطقة حلوان أو منطقة مدينة نصر أو منطقة الاميرية لاصبحت كل منطقة حيا متكاملا فيه العمارات السكنية وفيه المدارس وفيه المستشفى وأيضا السوق التجاري وحينئذ كان من الممكن أن يؤدي ذلك إلى خلخلة في الاحياء القديمة الموجودة داخل المدينة تمهيدا لتطويرها .

٥-٢-٥ ومن الملاحظ ان مشروعات الاسكان الحالية ليس لها نصيب من الصيانة وهذا معناه أن الثروة القومية المتمثلة في المساكن تتآكل كل سنة بعد الاخرى ، بمعنى ان المبنى الحالي بدلا من أن يستمر ٥٠ عاما أو ٦٠ عاما لا يستمر أكثر من ٢٥ عاما أو ٣٠ عاما وبالتالي فإن الاسر التي تنتقل إلى مساكن جديدة دون ان يتوفر لها قدر كاف من الوعي بكيفية استعمال هذه المساكن الجديدة وصيانتها تشكل مشكلة يجب ان توضع في الاعتبار وان يكون هناك تدريب وتوعية كافيين لتحقيق هذا الغرض .

وقد يكون نقص الصيانة للمساكن الحالية راجعا إلى موقف المالك والمستأجر معا للعقار ، فبعض الملاك - خاصة مالكي العقارات القديمة يهمهم ان يهدم المبنى ليقيم مكانه مبنى جديدا يمكن تأجيره أو تمليكه بأسعار عالية وبالتالي تكون فائدته محققة ، وكذلك يرجع إلى عدم ايجابية المستأجرين في اصلاح وصيانة المبنى تو فيرا للمال رغم ماقد يلاحظ من انخفاض في مستوى ايجارات هذه العمارات القديمة . ويبدو الامر وكأنه تعاون بين الطرفين على اتلاف المبنى ، ولكل منهما دوره في تخريب هذه المنشآت .

٥- ٢- ٦ كذلك من الملاحظ ان قطاع النيل لا يجد العناية المناسبة من حيث الاهتمام به كمنطقة سياحية داخلية ، يمكن أن يكون مكانا حيا للترويح عن سكان المدينة . وتجميل شاطىء النيل من أهم ما يرفه عن سكان القاهرة كما أن عدد الكباري المقامة عليه قليل ، وبالتالي تتأثر مواصلات العاصمة من قلة عددها .

٥-٢-٧ ومن الظواهر الملاحظة - في الوقت الحاضر ان ظاهرة البناء من أجل التأجير لم تعد كما كانت في الماضي ، بل اتجه كثير من الملاك إلى التمليك . مما حدا بالمشرع إلى التدخل في بعض الاحيان . ولقد ادت ظاهرة البناء من أجل التمليك إلى نتائج سيئة في كثير من الاحوال . وهذا الاتجاه من جانب اصحاب المباني جعلهم يهتمون باتمام المبنى اعداده للتمليك قبل الاهتمام بمستواه ، وبالتالي تحدث كوارث سقوط المبنى . وهذه الظاهرة الحديثة هي نتيجة مباشرة لا نخفاض الاتجاه نحو البناء من أجل التأجير ، ونتيجة لذلك لم يعد كثير من الملاك حريصين على أن يكون المبنى جيد المستوى ، هذا فضلا عن عدم الاهتمام بصيانة المبنى ، وفي هذا اهدار لرأس المال المستثمر في مجال الاسكان .(١٠)

ويتصل بهذه الظاهرة مايلاحظ من ضعف في توجيه الاستثمار نحو الاسكان المؤجر . ويعزو بعض الآراء هذه الظاهرة ايضا إلى تكرار صدور القوانين التي تخفض الايجارات . (حيث) قامت الدولة بتحديد عائد استثمار رأس المال في المباني وحددته بنسبة ٥٪ عائد للارض و ٨٪ عائد للمباني ثم وحدته وجعلته ٧٪ عائد للمباني والارض معا . وهذا العائد هو أقل عائد لرأس المال في السوق .(١١)

ولقد أدت هذه الظاهرة إلى ظهور صور جديدة مبتكرة من النصب والاحتيال تمثلت في « ظهور شركات وأفراد تخصصوا في استثمار الازمة بايهام الناس بأنهم قادرون على حل مشكلتهم ... وتطالعنا الصحف كل صباح باعلانات مغرية يقع فريستها عشرات بل مئات الضحايا كل يوم وتدل القضايا العديدة التي يتابعها جهاز المدعي العام على مدى خطورة استمرار الأوضاع على ما هي عليه . فلم تعد المشكلة مشكلة افراد فحسب بل مشكلة ادت إلى شغل أجهزة الدولة بآلاف القضايا التي يحتاج حسمها إلى عشرات السنين ، وضياع حقوق على اصحابها ، واثراء البعض اثراء غير مشروع على حساب الغير ».(١٢)

---

(١٠) انظر : الشرقاوي سعاد : جهود قوانين الاسكان ، جريدة الاهرام في ١٩٨٤/٩/٢٤ ص ٧ .

(١١) المصدر نفسه ص ٧ .

(١٢) المصدر نفسه ص ٧ .

(١٣) السباعي ، لبيب ، أول تشخيص اقتصادي لأزمة الاسكان ، جريدة الاهرام في ١٩٨٤/١١/٣٠ ص ٧ .

كما يتصل بها أيضا ما حدث من تغير اقتصادي واجتماعي خلال حقبة السبعينات حيث انتشرت ، الكثير من الانشطة غير المنتجة مثل الاستيراد والتجارة في السلع الاستهلاكية الكمالية والا تجار في السوق السوداء ، وكان لذلك اثر مزدوج فمن ناحية حققت هذه الانشطة معدلات ربح عالية ، بينما هي لا تتضمن اي جهد انتاجي ، وبذلك حجبت هذه المجالات استثمارات القطاع الخاص عن مجال الاسكان الذي كان يمثل الاستثمار التقليدي للمصريين خارج مجال الزراعة . ومن ناحية اخرى خلقت هذه الانشطة فئات ذات دخول مرتفعة اتخذ جزء منها شكل طلب على الاسكان الفاخر والاداري . وترتب على ذلك تحول سوق الاسكان إلى هذه المجالات استجابة للقوى الشرائية الجديدة في المجتمع ،[١٣]

ويدل هذا على ارتباط مشكلة الاسكان بالتغيرات الاجتماعية والاقتصادية التي حدثت في المجتمع المصري خلال الخمسة عشر عاما الأخيرة ، والتي احدثت مجالات جديدة للاستثمار ، ضمن فيها الربح بحيث أصبح الاستثمار الاسكاني لايجاريها فيه ، ومن ثم يمكن القول بعزوف فئة كبيرة من المجتمع ، سواء فيها الفئة الجديدة ، وأفراد المجتمع الذين كانوا يوجهون استثماراتهم في الماضي إلى مجالات الاسكان بهدف التأجير الذي كان يضمن لهم عائدا يعد مرتفعا بالنسبة لمجالات الاستثمار الاخرى .

٥-٢-٨ تعتبر معوقات الاسكان التعاوني من أهم مؤشرات المشكلة لكن لا يمكن القول بوجه عام ان جميع الجمعيات التعاونية قد اخفقت في اعداد السكن الملائم لأعضائها ، ذلك لأن العدد المحدود من الجمعيات التي أخفقت في ذلك لا يجعلنا نطلق حكما عاما على الجمعيات جميعها بالاخفاق . فقد قامت الجمعيات التعاونية الاسكانية سوية ببناء ٩٨٣٧٩ وحده سكنية استثمرت فيها مما تقدم لها من قروض تعاونيات البناء الميسرة فبلغ ١٣٩ مليونا من الجنيهات منها جمعية واحدة سلمت ١٠٣٠ وحدة في عامين ، وأخرى سلمت ٥ آلاف وحدة في ثلاث سنوات في نفس التوقيتات ، وبنفس الاسعار التي أعلنت عنها ، وبنفس مستوى التشطيب الذي التزمت به .[١٤]

وفي تقويمه للعمل في الجمعيات التعاونية للاسكان يرى رئيس هيئة تعاونيات البناء أن هذه الجمعيات واجهت بشكل عام معوقات يمكن توضيحها فيما يلي :-

١ - لم يكن التفتيش على هذه الجمعيات على درجة كافية من الانتظام المنشود وذلك بسبب صغر حجم قوة المفتشين الماليين والاداريين من جهة (لا يتجاوز عددهم ٣٥ فردا) وصغر حجم جهاز التحقيق بالهيئة من جهة اخرى (لا يتجاوز عددهم ٢٥ محققا منهم ١٢ محققا منتدبا من خارج الهيئة) وبالتالي لا يستطيع هذا العدد المحدود القيام بالمتابعة الفعالة .

٢ - لم تمارس بعض الجمعيات نشاطها أكثر من عامين ، وبالتالي تم حل مجالس ادارتها تمهيدا لانتخاب مجالس ادارة جديدة لكن الملاحظ أن الانتخابات غالبا ما تأتي بنفس الاعضاء الذين كانوا يشكلون مجلس الادارة السابق ، ولا يمكن لاحد أن يمنع ذلك حيث لا يوجد في قانون تعاون الاسكان ما يقف حائلا دون اعادة انتخاب الاعضاء الذين سبق ان حل المجلس الذي كان يجمع عضويتهم ، وكذلك لا توجد فرص لتغيير الوضع السابق الذي من أجله تم حل مجلس ادارة الجمعية .

٣ - ان اعضاء الجمعيات التعاونية انفسهم هم الذين يفتحون الطريق للانحراف باجهاضهم لفلسفة التعاون التي تقوم اساسا على مشكلة الناس في ادارة المشروعات التعاونية من خلال الاصرار على الممارسة الجادة لدورهم في الجمعيات العمومية .. الذي يحدث هو ان الجمعيات العمومية تفرط في ان يكون لها حق الرقابة الأولى ، فبالرغم من أن القانون يحدد قواعد اخطار الجمعيات العمومية للانعقاد . ورغم أن القانون ينص على الا يكون الانعقاد صحيحا الا بحضور الاغلبية المطلقة طبقا للمادة ٣٦ فانه لا يتكامل عادة النصاب القانوني . وفي هذه الحالة يجيز القانون الانعقاد بحضور عشر الأعضاء على الاقل بعد الموعد المحدد . وحتى هذا الحد الادنى لا يحرص عليه اعضاء الجمعيات ... وهنا يوجب القانون علي الاتحاد التعاوني المركزي للاسكان اعادة توجيه الدعوة خلال الايام الخمسة عشر التالية ، وفي هذه الحالة يكون الانعقاد صحيحا بأي عدد من الاعضاء وفي اغلب جمعيات الاسكان يتم الانعقاد بالصورة الاخيرة وحدها ثم يشكو الاعضاء بعد ذلك من قرارات مجالس الادارات التي اتاحوا لها تماما الانفراد بالسلطة والقرار بسبب تغيبهم عن الجمعيات العمومية .[١٥]

٤ - قيام بعض المسئولين في الجمعيات التعاونية الاسكانية التي احيلت فيها قضايا الانحراف إلى المدعى الاشتراكي بمخالفات يجتهدون في اخفاء الادلة المادية عليها ، وبالتالي لا تحال إلى النيابة العامة ، لانها تقوم على شبهات قوية تستند إلى دلائل وليس إلى ادلة ، وتتركز هذه الانحرافات في صور منها عمليات اتجار في الاراضي سواء بشراء اراض زراعية ، أو تحت وضع اليد ، أو غير مصرح بالبناء عليها ، أو مشتراة مرتين ... وشبهة تحقيق المنافع الشخصية قائمة ، وكذلك اساءة التصرف في أموال الجمعية بتعيين عاملين ومستشارين بمرتبات ضخمة دون مقتضى أو انفاق مبالغ كبيرة في تأسيس المقار . ، ومنها ايضا التزوير في أوراق أو مستندات الجمعية باثبات بيانات غير مطابقة للواقع .. وابرام تعاقدات مع مكاتب استشارية عن غير الطريق القانوني ،[١٦]..

هذه المعوقات تقف حائلا أمام الجمعيات التعاونية الاسكانية أو أمام كثير منها على الاقل دون ان تحقق اهدافها المنشودة في تحقيق اهداف التعاون كقيمة اجتماعية يمكن ان تكون نتائجها ايجابية بالنسبة لأعضاء هذه الجمعيات . ومن المفروض ان تستثمر هذه القيمة الاجتماعية ، وان يدرب الافراد اعضاء الجمعيات على ممارسة حقوقهم وأداء واجباتهم بوعي وادراك .

٥-٢-٩ ومن الظواهر التي نلاحظها في السنوات الأخيرة ، تزايد معدلات هجرة العمالة الفنية بوجه عام وعمال التشييد بوجه خاص . ويقدر اجمالي العمالة المهاجرة في قطاع التشييد والبناء بنحو ٤٠٪ من القوى العاملة في هذا القطاع ، وقد ادى ذلك إلى ارتفاع كبير في اجور العمال في الداخل من جهة ، وزيادة كبيرة جدا في اجور العمال المهاجرين إلى الخارج من جهة ثانية . وهذه الدخول

---

(١٤) زايد ، محمد ، انحرافات جمعيات الاسكان ، جريدة الاهرام في ١٩٨٥/٢/١٥ ص ١٧ .

(١٥) المعدل السابق ص ١٧

(١٦) المعدل السابق ص ١٧

العالية لفئات العاملين ادت بالتالي إلى زيادة الطلب على الاسكان ، في الوقت الذي احجمت فيه فئات كبيرة عن الاقبال على التشييد ، وبالتالي زاد الطلب على العرض زيادة هائلة أدت إلى ارتفاع اسعار الاراضي ، وارتفاع تكاليف البناء .

وزيادة الطلب كذلك على الاسكان المتوسط والفاخر ، وكان هذا في حد ذاته حافزا لكثير من الراغبين في التشييد في توجيه استثماراتهم لهذين النوعين من المساكن . وسواء القطاع العام أو الخاص في هذا الاتجاه الذي كان في النهاية على حساب التوسع في المساكن الاقتصادية التي كان الهدف منها التأجير للمواطنين بأسعار في متناول قدراتهم الاقتصادية ، الأمر الذي كان سببا هاما من بين الاسباب التي زادت من حدة المشكلة الاسكانية . كما ان الملاحظ ان كثيرا من هؤلاء المهاجرين الفنيين مؤقتا إلى الخارج يقدرون القيمة الاجتماعية للمسكن ، وبالتالي يصبح من أهم طموحاتهم الشخصية بناء مسكن على الطراز الحديث مستخدمين الطوب الاحمر بوجه خاص ، الأمر الذي احدث مشكلة ذات نتائج وابعاد متعددة - من هذه النتائج القضاء على مساحات كبيرة من الاراضي الزراعية الخصبة في الريف المصري ، واحداث ازمة اقتصادية ناتجة عن ارتفاع اسعار هذه الاراضي لزيادة الاقبال على شرائها ، وهو امر يلاحظ الان في الريف - وحتى لولم يكن لدى الفرد ما يملكه سوى هذه القطعة من الارض ، فانه يقيم عليها مسكنا كبيرا لا تتكافأ نفقات تكاليفه مع مستواه الاقتصادي في الظروف العادية الطبيعية . وربما يحس بنتيجة ذلك في المستقبل ، لكن الفرد يرى انه حقق املا كبيرا عندما شيد المنزل الحديث ، وحقق فيه طموحه .

٦ - حلول مقترحة لمواجهة مشكلات الاسكان في مدينة القاهرة :

في هذا القسم من البحث بعض الحلول والاقتراحات لمواجهة مشكلة الاسكان المتصلة بالنمو العمراني الحضري في مدينة القاهرة كحالة اسكانية يمكن الافادة منها أو من معظمها في مواجهة مشكلات الاسكان في مدن اخرى . ولأهمية هذه المشكلة قامت دراسات متعددة تهدف إلى وضع اقتراحات وحلول لها منها ما كان اجتهادا من بعض المفكرين والباحثين ، ومنها ما قامت به هيئات علمية اهتمت بهذه الدراسة تنفيذا لاقتراح من رئاسة الجمهورية . وقد تم الاطلاع على هذه الدراسات التي تتناول المشكلة من زوايا متعددة .

ولقد سبق ان اشرنا إلى انه لأهمية موضوع الاسكان ، ولما بدا من اهتمام المسئولين والرأي العام وأفراد المجتمع المصري بضرورة التركيز على وضع الحلول الممكنة لهذه المشكلة ، وكذلك لما بدا من حدتها وضغطها على افكار الناس من جهة اخرى فقد اثيرت في الجامعات وفي الصحف وفي الهيئات المختلفة ، ونشرت آراء ومقالات عديدة في الصحف اليومية ، وحررت تقارير خاصة بوزارة الاسكان وغيرها ، ولحداثة هذه الآراء وانفعالها مع المشكلة ، كان لا بد من الاستعانة بها في وضع تصور متكامل للحلول المقترحة لمواجهة مشكلات الاسكان في مدينة القاهرة ، مما يتضمنه هذا الجزء من البحث .

ويمكننا في سبيل مواجهة المشكلة ان نطرح للنقاش مجموعة من الحلول والاقتراحات لمواجهة هذه المشكلة في المجالات التالية :-

٦ - ١ في مجال التخطيط العمراني الحضري :-:

٦ - ١ - ١ التطوير التخطيطي على أسس مدروسة .

٦-١-٢ مواجهة تيار الهجرة من الريف إلى القاهرة .

٦-١-٣ التوسع في انشاء المدن الجديدة .

٦-١-٤ العمل على حماية بيئة القاهرة من التلوث .

٦ - ٢ في المجال الاقتصادي الفني

٦-٢-١ العمل على تخفيض تكاليف أراضي البناء وترشيد استخدامها .

٦-٢-٢ العمل على تخفيض تكاليف البناء وترشيده .

٦-٢-٣ العمل على تيسير التمويل وتنوع مصادره .

٦ - ٣ في المجال الاجتماعي التنظيمي .

٦-٣-١ ترشيد دور الاسكان التعاوني .

٦-٣-٢ الاهتمام بالعنصر البشري في مجال التشييد .

٦-٣-٣ تكوين اطار تنظيمي فعال للانتاج الاسكاني .

٦-٣-٤ الاهتمام بالبحوث والدراسات العلمية في مجال السكان والاسكان .

٦ - ١ في مجال التخطيط العمراني الحضري

٦-١-١ سبق ان بينا أن عملية تخطيط المدن قد تطورت ، فبعد ان كان ينظر اليها على انها عملية عمرانية فقط ، اصبحت الآن عملية اجتماعية شاملة يتعاون فيها الاقتصاديون والجغرافيون والمخططون والتربويون والمهندسون والاجتماعيون . كما أنها تقوم على التنبؤ المبني على دراسات علمية واجتماعية وهندسية وجغرافية تهدف كلها إلى تطوير المدينة . ولذلك ينبغي أن تتم عملية التخطيط في اطار متكامل . فالتخطيط للصناعة مثلا يجب ان يتسق مع التخطيط للصحة والاسكان والتعليم ، حتى لا تتحمل الصناعة اعباء اضافية ، فلو انفصل التخطيط للصناعة عن التخطيط لقطاع الاسكان مثلا لظل عدد كبير من العاملين بالصناعة يعيشون خارج المنطقة الصناعية ، مما يؤثر بدوره على الحضور وبالتالي على انتاجية العمل بوجه عام .

ومن تحليل ما يتطلبه نجاح عملية التخطيط الاقليمي للقاهرة نجد أن ذلك يتحقق حين يستند إلى الأسس التالية :

أ - ان يهدف التطوير التخطيطي لمدينة القاهرة إلى مراعاة ضرورة نقل كل ما ليس له صله بالقاهرة إلى خارج القاهرة .

ب - ان يضع المخططون للمدينة في اعتبارهم حل المشكلات القائمة وفي نفس الوقت العمل على منع مشكلات اخرى من الظهور ، فاذا تقرر ازالة احياء قديمة ، أو مناطق منها ، فلا بد ان تضع الخطة في اعتبارها مشاكل الأفراد الذين يمثلون سكان هذه الأحياء ، وبحيث تراعى الخطة العامل الانساني ، بمعنى ان يضع التخطيط في اعتباره طبيعة الافراد والخصائص النفسية والاجتماعية للسكان ، ومستوى الوحدات السكنية الملائمة لهم ؛ من حيث شكلها وارتفاعها ، ومكوناتها .

جـ - ان يتم التطوير والتخطيط من خلال تصور واضح لمشاركة الافراد في هذه العملية ، ليمكن الوقوف على مدى مشاركتهم في انجاح الخطة .

د - ان يتم ربط خطة تطوير القاهرة بخطة تطوير المجتمع بوجه عام ، وان يرجع جهاز التخطيط إلى جميع الاجهزة التي تعاونه في الاستناد إلى حقائق علمية ومدروسة .

هـ - وفي مجال التخطيط العمراني ايضا نجد أن من الضروري الاهتمام بمناطق الاسكان في المناطق ذات الطابع الحضاري والديني القديم الذي تمتلىء به مدينة القاهرة ، ويتحقق ذلك عن طريق صيانة هذه المساكن بالقدر المستطاع لحماية سكانها ، وجعل التخطيط العمراني واسلوب العمارة فيما يقام فيها من مساكن متمشيا مع روح هذه المناطق الأثرية ، وذلك من منطق ان حماية هذه المساكن ايضا يعد اسهاما في مواجهة مشكلة الاسكان .

و - كذلك ينبغي الاهتمام بمراقبة حركة البناء التي نلاحظها حاليا سواء في المساكن الشعبية الحكومية ، أو الاسكان العشوائي (الذي يقام فيما يطلق عليه اسكان التقاسيم المخالفة) حيث ان هناك ملاكا يقيمون حجرات اسكان في موقع (الشرفات) أو الحدائق الداخلية أو الخارجية ، أو يقيمون طوابق على جوانب العمارات بأعمدة خرسانية ، وهو أمر غير مقبول هندسيا أو معماريا .

ز - العمل على امداد المرافق العامة إلى هذه المساكن ، حتى يمكن تطوير هذه المناطق من حيث كثافة السكان ، أو زيادة عدد المساكن .

ح - ضرورة الاهتمام بالمساحات الخضراء والفراغات بين العمارات وتشجيع المبادرات الشعبية في تجميل هذه المناطق السكنية وعدم الوقوف في وجه المحاولات التي يتم انجازها في الوقت الحاضر .

ط - عدم السماح في اقامة مساكن في مناطق غير مخططة عمرانيا ؛ والالتزام بالاصول الهندسية والمعمارية السليمة عند التنفيذ .

ى - ضرورة تطوير مناطق التقاسيم المخالفة بوضعها في اطار تخطيط عمراني ، بصورة مبسطة مبدئيا ، حتى لا تحدث خسائر في عدد المساكن وتزيد من حدة الأزمة .

ك - ضرورة توجيه الامتداد العمراني إلى المناطق الصحراوية ، بعد تخطيطها تخطيطا علميا ، ومد ها بالمرافق العامة ؛ واقامة مجتمعات حضرية عليها تتفق مع النظرة إلى التقدم ، واتاحة الفرصة لكل القطاعات الحكومية والخاصة والاستثمارية لا قامة مساكن عليها وفق نماذج مجددة من العمارات .(١٧)

ل - تكوين مجلس اعلى لتخطيط المدن ومنها القاهرة بطبيعة الحال ، على ان تتوفر في أعضائه الخبرة العالية ، والبعد عن الاهواء الشخصية ، والتزامه بالقضايا والمصالح العامة ، على ان يستعين هذا المجلس بأعلى الخبرات العالمية حتى يضع تقريرا تخطيطيا على اسس علمية سليمة للسنوات القادمة وحتى يتحقق الوعي التخطيطي والتنظيمي ويساعد في اتخاذ القرارات السليمة .

٦-١-٢ كذلك يمكن السيطرة على تيار الهجرة من المناطق الريفية إلى المدن باحدى وسيلتين :-

أ - وسيلة مباشرة : وذلك عن طريق وضع تشريعات تنظم حركة السكان ؛ وتحد من نزوحهم إلى المدن الكبرى ، خاصة العاصمة ، وهذا الأمر تتبعه بعض المجتمعات الحديثة ، على سبيل المثال بعض بلاد اوروبا الشرقية .

ب - وسيلة غير مباشرة : وذلك بالعمل على ايجاد ظروف اجتماعية واقتصادية تشجع أو تحد من حركة السكان في اتجاه معين على ان يصاحب ذلك دعم مناسب لقدرات الادارة المحلية في المناطق التي تتعرض لموجات هجرة كبيرة .

ويمكن ان يسير هذا الاتجاه في ميدانين :-

(١) **التخفيف من عوامل الطرد في الريف** ويتحقق ذلك عن طريق القضاء على عوامل الطرد البشري ،كانخفاض متوسط الدخل الفردي ، ووجود البطالة الموسمية والمقنعة ، وانخفاض مستوى الخدمات الثقافية والصحية ، وتدعيم مشروعات تعمير القرى واعادة بنائها ، ومحاولات تدبير الاموال اللازمة لذلك .

(٢) **التخفيف من عوامل الجذب في العاصمة** : ويتحقق ذلك عن طريق وسائل منها :

(أ) التخفيف من مركزية الادارة سواء في القطاع العام والحكومي والشركات الخاصة . وتخفيف عدد العاملين في الدواوين العامة ، ونقل العدد الزائد منهم إلى المراكز والقرى ، والتركيز على توسيع اختصاص أجهزة الحكم المحلي .

---

(١٧) ندوة المساكن الشعبية والبيوت العشوائية في مصر ، المنشورة في جريدة الاهرام في ١٩٨٥/١/٣ ص ٦ .

(ب) الاتجاه إلى التخفيف من تركيز معظم الخدمات الثقافية والترفيهية في المدن ، ونقل نشاط بعض الفرق المسرحية إلى القرى ، والعمل على ايجاد حركة ثقافية محلية عن طريق اجهزة وزارة الثقافة ووزارة الشئون الاجتماعية ، وكذلك الارتفاع بمستوى الخدمات الصحية المتخصصة في المحافظات ، ونفس الامر بالنسبة لباقي الخدمات .

(جـ) الاتجاه إلى عدم تركيز المصانع الحديثة وبخاصة المدرجة في خطط التنمية الاقتصادية في العاصمة ، والعمل على تحقيق عدالة توزيعها بين المحافظات ، اذ من الملاحظ ان انشاء مصنع أو قيام صناعة جديدة في الريف يعمل على تثبيت قوة العمل في بيئتها ، وامتصاص فائض الايدي العاملة في الزراعة ، والارتفاع بمستوى مهارتها وكفاءتها الانتاجية مما يؤدي بالتالي إلى رفع الكفاية الانتاجية ، ويعطي فرصا للأجيال الجديدة في الريف في دخول قطاع الصناعة في سن صغيرة قادرة على الاستيعاب والتكيف للعمل الصناعي .

(د) الاتجاه نحو التركيز في انشاء الجامعات الجديدة في العاصمة وتدعيم الجامعات الاقليمية حتى تستطيع أن تستوعب الاعداد المناسبة من طلاب المحافظات ، وبهذا يمكن تخفيف العبء على الجامعات في العاصمة .

(هـ) اجراء مزيد من الدراسات الاجتماعية والنفسية للهجرة لتحديد حجم الهجرات واتجاهاتها ودوافعها ، وخصائص المهاجرين الديموجرافية والاجتماعية والنفسية .

٦-١-٣ ولكي يتم التخفيف عن القاهرة ، والحد من اثر الهجرة السكانية اليها ينبغي توجيه الانظار إلى التوسع في انشاء المدن الجديدة على ان « يراعي في تحديد مواقع هذه المدن ان يتم في ضوء دراسة تخطيطيه وتصور شامل لرسم خريطة جديدة لمصر ، ومع ادخال العوامل الآتية في الاعتبار :-

أ - امكان تزويدها بالمرافق بطريقة اقتصادية .

ب - ان تسمح طبيعة التربة وطبوغرافية الموقع بالبناء اقتصاديا .

جـ - ان تتواجد المحاجر قرب أماكن العمل كلما امكن ذلك .

د - ان يتم تحديد مساحة كل مدينة في ضوء دراسة متكاملة للمقومات الاقتصادية للمدينة وطبيعتها واستعمالات الاراضي بها ، وامكانيات نموها في المستقبل ».[١٨]

وبالنسبة للمدن الجديدة فقد استقر الرأي على انشاء تسع مدن جديدة على النحو التالي :[١٩]

المدينــة	الاراضي اللازمة للبنـاء	المساحة المقرر تعميرها خلال الخطة الأولى
مدينة ١٠ رمضان	٥٣٠٠	٧٠٠
مدينة ١٥ مايو	٢٦٠٠	٨٠٠
مدينة السادات	٥٠٠٠	٥٠٠
العامرية	٣٧٥٠٠	٧٠٠
٤ مدن جديدة في اقليم القاهرة الكبرى	١٠٠٠٠	٤٠٠٠
مدينة الفيوم الجديدة	١٠٠٠	٥٠٠
المجموع بالفدان	**٢٧٦٥٠**	**٧٢٠٠**

وحتى يمكن « الاسراع في تعمير المدن والبيئات الجديدة ، وتشجيعا للمواطنين على الاقامة بهذه المدن وإقامة المشروعات الجديدة بها ، أو نقل بعض الانشطة القائمة إليها من المناطق المقرر اعادة تخطيطها - فانه يلزم تقرير عوامل لجذب السكان لهذه المدن وذلك بوضع التشريعات المشجعة مثل الاعفاءات الضريبية والعقارية لفترة محدودة . وكذلك وضع نظم للحوافز لراغبي السكنى في هذه المدن مثل اتاحة السكن المناسب بايجار مخفض أو منح بدلات للعاملين الذين يقيمون بهذه المدن »[٢٠]..

٦-١-٤ وتشكل النظافة العامة أحد المظاهر الرئيسية التي ينبغي توفرها لبيئة المدن وجوها ، ولذلك اصبحت حماية البيئة وجو المدينة من التلوث من أهم ما تسعى إليه الهيئات المسؤولة عن صحة سكان المدينة . وأخطر مظاهر تلوث البيئة في المدينة

---

(١٨) وزارة الإسكان ، تقرير اللجنة الفرعية للأراضي ، ١٩٧٩ ص ٦ .

(١٩) المصدر نفسه ص ١٠ .

(٢٠) المصدر السابق ص ١١

تتمثل في مداخن المصانع والسيارات . وقد اثبتت الدراسات البيئية الحديثة ان مدخنة على ارتفاع ٥٠٠ متر تسبب تلوثا بالجو بنسبة ١ إلى ١٠ آلاف والاقل تسبب تلوثا بنسبة ١ : ١٠٠٠ .

ويعتبر تلوث البيئه من أصعب ما تواجه المدن في البلدان النامية بوجه عام ، وتزداد خطورتها حينما تتراكم النفايات في الشوارع وتطفح المجاري ودورات المياه . وقد تسبب الطريقة البدائية في التخلص من النفايات في تلوث الحياة في المدينة ، وكثيرا ما تؤدي إلى انتشار الاوبئة وتفشي الامراض مما يهدد الصحة العامة لسكان المدن .

وبالنسبة للقاهرة يرتبط بالتطوير التخطيطي ضرورة العمل على حماية بيئة القاهرة من التلوث . ولقد نوقش هذا الموضوع في الندوة المشتركة بين قيادات الحكم المحلي في مصر والمانيا الاتحادية ، وفي هذه الندوة أعلن أمين عام وزارة الحكم المحلي ورئيس الوفد المصري في الندوة ان الحكومة انشأت جهاز الحماية البيئية في مجلس الوزراء ، كما خصصت ١٥ مليونا من الجنيهات لتمويل البرنامج الوطني لبحوث ودراسات حماية البيئة الذي تتولى اكاديمية البحث العلمي تنفيذه واتفق على عدد من المقترحات من أهمها :-

١ - تطوير اسلوب الفحص الفني للسيارات وتوفير الاجهزة اللازمة لقياس الملوثات في العادم ، والقيام بحملات تفتيش على الطرق لتسجيل درجة تركيز مؤثرات التلوث في غاز العادم عند الفحص . ففي القاهرة الكبرى وحدها يتحرك نحو مليون سيارة تنفث سمومها بلارقابة ، ويقدر استهلاكها من الوقود بحوالي مليون طن سنويا تنتج ما يعادل ١٦٠ ألف طن من العوادم التي تعرف طريقها بسهولة إلى الجو وصدور الناس .

٢ - اعطاء أولوية لاتوبيسات النقل العام في شوارع منطقة وسط القاهرة ، وتخصيص حارات لها تمنع منها السيارات الخاصة ، حتى يمكن تحقيق فكرة أخلاء بعض شوارع وسط المدينة نهائيا .

٣ - اقامة جراجات متعددة الطوابق لانتظار السيارات تحيط بمنطقة وسط المدينة ، بحيث يسهل على اصحاب السيارات الخاصة استخدامها وترك سياراتهم واستعمال وسائل نقل عامة : أتوبيس مكروباس ، للانتقال وسط المدينة ،

٤ - العمل على نقل الورش الصناعية إلى مناطق خارج المدينة ووضع مرشحات على مداخن المصانع .

٥ - مراعاة التخطيط العمراني والصناعي السليم عند انشاء المناطق الصناعية بالمحافظات بهدف تفادي تجميع مصادر تلوث ثابتة في منطقة واحدة تؤدي إلى تدهور الجو أو إلى تفاعل الملوثات مع بعضها مما يسبب مزيدا من الاضرار .

٦ - زيادة المساحة الخضراء في المنطقة السكنية والميادين والشوارع وتعميمها بالجهود الشعبية أمام المساكن .

٧ - ضرورة تخليص نهر النيل من النفايات[٢١]...

٦-٢ في المجال الاقتصادي الفني :

٦-٢-١ قامت اللجنة الفرعية للاراضي التي شكلتها وزارة الاسكان بمصر (١٩٧٩) ضمن لجنة وضع سياسة قومية للاسكان بدراسة موضوع أراضي الاسكان والسياسة العامة لها وذلك بهدف تقديم الاقتراحات الخاصة بتنظيم عملية استخدام الاراضي عن طريق تنظيم عملية الإمتداد العمراني مما يؤكد كفاءة الاستغلال والتمشي مع التخطيط العام ، وتنظيم عملية مساهمة الدولة في مشروعات التخطيط والاسكان والمرافق العامة .

وتقوم سياسة استخدام الاراضي العمرانية واستغلالها في رأي اللجنة المشار إليها على اساس ، ان الارض العمرانية لا يجب النظر إلها كسلعة يترك تحديد قيمتها والتعامل فيها لعوامل السوق الحرة لأسباب عديدة :-

أولا : ان قيمتها لا تستمد فقط من ناحيتي الكم والجودة كأي سلعة اخرى لأنها تعتمد إلى حد كبير على ما يحيط بها من عمران ، وما يصل إليها من مرافق وموقعها بالنسبة للمنشآت الأخرى والتحسينات التي تطرأ عليها والتي تعطيها صفة الاستخدام الجماعي مما يدعو إلى معاملتها كملكية عامة بجانب كونها ملكية فردية .

ثانيا : عدم توفر المرونة في التصرف فيها حيث أن عمر المنشآت التي تقام عليها يصل إلى عشرات السنين ، وليس من السهل تغييرها اذا ما تبين عدم كفاءة استخدامها ، أو اذا ما تطلب السوق استعمالا آخر لها ، وبذلك تعتبر الارض سلعة مجمدة لا تنطبق عليها قوانين السوق الحرة .

ثالثا : ان الارض سلعة غير منقولة بمعنى أنه لو زاد الطلب عليها في مكان ؛ وكثر العرض منها في مكان اخر ، فلا يمكن نقلها لمواجهة الطلب عليها . وبذلك يجب النظر إلى كل قطعة أرض والتصرف فيها على حدة طبقا لموقعها ، وعلى أنها السلعة الوحيدة المتاحة من نوعها .

ومن ذلك يتضح أن المصلحة العامة وكفاءة الاستعمال تقتضي أن يكون استخدام الاراضي العمرانية واستغلالها طبقا لمخططات عامة تعتمدها الدولة بهدف تحقيق المصلحة العامة بجانب المصلحة الذاتية[٢٢].

ولقد اقترحت اللجنة المشار إليها بالنسبة لاسلوب التصرف في أراضي الدولة والقطاع العام أن يراعى ان يتم التسعير بمراعاة النواحي الاجتماعية ، وبما يحقق التكافل الاجتماعي بين المواطنين بحيث تتحمل الاراضي المخصصة للاسكان فوق المتوسط والفاخر

---

(٢١) باشا ، محمد ، رسالة ... جريدة الاهرام في ١٩٨٥/٢/٢٤ ص ٦ .

(٢٢) وزارة الاسكان ، السياسة القومية لمواجهة مشكلة الاسكان ، ملحق ٣ تقرير اللجنة الفرعية للاراضي ، نوفمبر ١٩٧٩ ص ٢ .

والاداري والمشروعات السياحية جزءا من الاعباء التي تتحمل بها اراضي اسكان الايواء والاسكان الاقتصادي ... هذا ويستغل الربح الناتج عن بيع الاراضي التي تخصص للاسكان فوق المتوسط والفاخر وللمشروعات السياحية والاستثمارية والاسكان الاداري في مواجهة العجز في مقابل الانتفاع بأراضي الايواء والاسكان الاقتصادي[٢٣].

ويشكل ثمن الاراضي التي تقام عليها المساكن قسطا هاما من اثمانها ويبدو اثر هذا العامل بوضوح في المدن أكثر من القرى ، بحيث يلاحظ أن أسعار أراضي البناء قد ارتفعت في المدن بوجه عام ، وفي القاهرة بوجه خاص بشكل واضح ، وما تزال في اطراد في الزيادة مستمر حتى وصلت إلى ارقام خيالية . وفي سبيل تخفيض ثمن الاراضي تظهر أهمية الحلول الآتية ، ويمكن الافادة منها في مواجهة مشكلة الاسكان في مدينة القاهرة :-

أ - منع انشاء الصناعات الكبيرة الجديدة من التركز داخل المدينة ، ونقل كل ما يمكن نقله من القديم منها إلى مراكز مناسبة بعيدة عن المدينة ، وهذا الحل يجب أن يراعى عند النظر في اعادة تخطيط المدينة ، وبالتالي لا يجوز إنشاء هذه الصناعات على هذه الارض المخصصة للبناء ويمكن توفير مساحات من الاراضي التي تشغلها هذه المنشآت الصناعية .

ب - البحث في امكان اصدار تشريع لتثبيت سعر الاراضي المخصصة للبناء ، لمدة لا تقل عن عشر سنوات ، سواء تلك التي تملكها الدولة أو الأفراد ، وهذا الامر تفعله انجلترا منذ سنة ١٩٤٧ حتى الآن . ولو أن فاعلية هذا التشريع موضع شك ، حيث أن التحايل على التشريع يكاد أن يصبح نمطا من السلوك الشائع ، وذلك بالقياس إلى تحديد ايجارات وأسعار الأراضي الزراعية .

جـ - تمليك المساكن دون مقدم ، أو بمقدم معقول ، خاصة في المناطق الجديدة ، حيث يمكن اقامة عدة تجمعات سكنية على ثلاثة مستويات متدرجة ، ويكون التمويل عن طريق طرح أسهم تسترد قيمتها بعد فترة من حصيلة الايجار الذي يعد في نفس الوقت جزءا من قسط التمليك (الشراء عن طريق الاستئجار) .

د - تشجيع الملكيات التعاونية للاراضي التي تقام عليها المساكن التي يمكن ان تشترك أكثر من عائلة في بنائها . ومن خلال هذا النوع من الملكية يتملك الفرد أو العائلة شقة خاصة ، ويسهم في نفقات صيانة المبنى ، والملكية المشتركة للارض . ويبرر هذا التشجيع للملكيات التعاونية أن الهيئة العامة لتعاونيات البناء والجمعيات التعاونية للاسكان يقع عليها عبء ضخم ومسئولية كبيرة في حل أزمة الاسكان ولذلك اقترحت لجنة السياسة القومية لمواجهة مشكلة الاسكان (اللجنة الفرعية للاراضي) تخصيص نسبة معينة من مساحات الاراضي التي تخصص للاسكان الاقتصادي والمتوسط ولتكن ٢٥٪ من جملة المساحات المخصصة مع تحديد السعر بحيث لا يشمل أية نسبة للربح ، وذلك تشجيعا لهذه الجمعيات على اداء دورها في حل ازمة الاسكان[٢٤].

هـ - ولتنفيذ ذلك تقترح اللجنة المشار إليها ؛ تشكيل لجنة مركزية لوضع قواعد لتسعير الاراضي ، ويكون تبعيتها لوزارة الاسكان تكون مهمتها وضع قواعد تسعير جميع الاراضي التي تملكها الدولة والمحافظات والقطاع العام ، وتشكل اللجنة من عناصر ذات خبرة بتكاليف الاراضي ومرافقها وخدماتها ، ويكون تنفيذ هذه القواعد عن طريق لجان بالمحافظات تمثل فيها الجهة التي تسعر أراضيها ، وتكون قرارات هذه اللجان نهائيا وملزمة[٢٥]...

و - اجراء دراسة للاراضي التي تشغلها الانشطة العسكرية داخل الكتلة العمرانية ، وفي مناطق الامتداد لمدينة القاهرة نهائية ، بهدف امكانية التخلي عن جزء من هذه الاراضي لنشاط الاسكان ، وذلك على ضوء الاحتياجات العسكرية الفعلية .

ز - اجراء دراسة لأراضي المقابر الواقعة داخل المدينة وايقاف الدفن فيها لفترة زمنية مناسبة ، مع ايجاد اماكن بديلة مناسبة خارج نطاق القاهرة ، والانتفاع بهذه الاراضي في مشروعات الاسكان خاصة أن معظمها قريب من المرافق العامة . وهذه الدراسة ينبغي ان تضع في اعتبارها كل الظواهر والعوامل الاجتماعية والاقتصادية التي ارتبطت بانشاء هذه المقابر .

حـ - تخصيص أرض من الدولة إما بالمجان أو بالحكر لمدة خمسين عاما تمنح للمشترين الذين يرغبون في اقامة مساكن اقتصادية او شعبية ، أو بايجار رمزي ، وهذا يوفر ٢٠٪ على الاقل من اجمالي التكاليف ، مما يكون له اثر واضح في تحقيق الفائدة للمستثمر .

ط - ولترشيد استخدام الاراضي ينبغي الاهتمام بالمرافق باعتبارها عنصرا اساسيا من عناصر السياسة القومية لحل مشكلة الاسكان ، ذلك لأن الوحدة السكنية التي لا تتوفر لها المرافق الاساسية تشكل في حد ذاتها مشكلة وتشتمل المرافق الأساسية علي جميع الاجهزة والشبكات الرامية إلى ايصال الناس أو الخدمات أو الطاقة أو المعلومات إلى المسكن ، أو نقلها منه ، مثل مرافق المياه والصرف الصحي والانارة والطرق والنقل والتليفونات .

ويتم الترشيد عن طريق تدعيم محطات المياه الحالية ، وتنفيذ أعمال الاحلال والتجديد بها لرفع كفاءتها والمحافظة على طاقتها ، وزيادة الطاقة الانتاجية للمياه لمواجهة الاحتياجات الحالية والمستقبلية افقيا - بانشاء عمليات مياه جديدة وتوسيع عمليات قائمة - أو رأسيا بالاستفادة بالحيز المتاح لبعض العمليات القائمة وتطويرها لزيادة معدلات انتاجها بتكاليف أقل نسبيا . والعمل على الحد من المياه الضائعة دون استعمال داخل الوحدات السكنية والمباني والحنفيات العامة . ويدل على ذلك ما يلاحظ من نسبة الفاقد الكبيرة من جملة المياه المنتجة .[٢٦]

---

(٢٣) المصدر نفسه ص ٣ .
(٢٤) المصدر السابق ص ٣
(٢٥) المصدر السابق ص ٤
(٢٦) انظر : وزارة الاسكان ، تقرير لجنة المرافق ١٩٧٩ ص ٤ .

٦-٢-٢ ولقد زادت في السنوات الاخيرة تكاليف البناء زيادة ملحوظة ، وسواء في ذلك المشروعات الاسكانية التي يقوم بتشييدها القطاع العام والخاص . ولقد كان من المفروض الا يكون الارتفاع في تكلفة المباني التي يقوم بها القطاع العام كبيرا يرهق ميزانية الدولة من جهة ، ويرهق ايضا كاهل من يستفيدون من هذه المباني من جهة أخرى . ولكن الملاحظ هو ارتفاع تكاليف البناء في القطاع العام حيث أكد تقرير لجنة مجلس الشورى أن تكاليف البناء لشركات القطاع العام قد ارتفعت بمعدلات كبيرة ، بحيث اصبحت تكلفة المتر المربع في مباني القطاع العام أعلى من التكلفة المماثلة لشركات القطاع الخاص ، وتتمثل اسباب ارتفاع تكاليف البناء بواسطة جهاز المقاولات العام في ان الجهاز ليس في الواقع جهازا عاما ، وانما هو مزيج من القطاع العام والخاص ، حيث يتم تنفيذ جزء كبير من عمليات البناء التي يقوم بها عن طريق المقاولات من الباطن التي يقوم بها القطاع الخاص . وتكمن خطورة مقاولات الباطن في تعدد الوسطاء الذين يتم قيامهم بالتنفيذ ، وهذا يعني تعدد بنود الربح ، وبالتالي ارتفاع التكاليف ارتفاعا كبيرا بالاضافة إلى ان التعامل بين القطاع العام والخاص في هذا المجال يخلق المناخ الذي يساعد على التلاعب في بنود التكاليف[٢٧]

ومن الحلول التي يقترحها الخبراء المعماريون ضرورة العمل على تخفيض تكاليف البناء وترشيد استخدامه ، ولكن تطبيق هذا الحل في مجال ترشيد الاسكان يقتضي ضرورة اجراء تطوير في التصميمات واسلوب الانشاء الحالي للمساكن الاقتصادية ، ومن الوسائل المقترحة في هذا المجال : تطبيق نظرية التوفيق القياسي لمكونات المبنى بحيث تكون هناك وحدة ثابتة في التصميم ، وتطبيق نظرية التوحيد القياسي لكثير من العناصر المعمارية في المبنى مثل نجارة الابواب والنوافذ والدواليب والارضيات والادوات الصحية ، واستخدام الوحدات البنائية الكبيرة سابقة التجهيز مثل وحدات البلوكات الخرسانية للحوائط الخارجية والداخلية ، وبلاطات الاسقف والكمرات ، وغيرها من الوحدات التي تعد داخل المصنع ، ويمكن نقلها وتركيبها مباشرة .

ويمكن كذلك تنفيذ طريقة وحدات المنافع المشتركة وهي عبارة عن مجموعات خاصة تجمع مواسير كل من مياه الشرب ، واسلاك الكهرباء والتليفونات في التصميمات المعمارية لتحل محل جميع مواسير تلك المنافع . كما يمكن أن يتم تصميم المساكن على اساس تحقيق أكبر فائدة ممكنة من كل جزء من المساحة الموجودة ، والتوفير قدر الامكان من كل جزء لا فائدة مباشرة منه ، وذلك عن طريق الاستفادة من مبدأ تعدد نوع الاستعمال للحيز الواحد كلما كان ذلك ممكنا ، ففي بعض الحالات يمكن الجمع بين غرفتي الجلوس والطعام ، أو الجمع بين المطبخ وغرفة الطعام ، واعادة النظر في اسلوب التأثيث مع التصميم ، وذلك لاحتمال تأثيره على شكل وترتيب البناء النهائي ، ولما يمكن ان تؤدى إليه مثل هذه الدراسة من توفير بعض المساحات التي قد لا تحقق فائدة بالنسبة للغرض الاصلي للبناء . وثمة اجراء لا يقل أهمية عما سبق وذو تأثير واضح على حل مشكلة الاسكان ، وهو ضرورة فرض الرقابة الحكومية الفعالة على توزيع مواد البناء ، وضمان الاستفادة الحقيقية منها في اعمال الانشاءات العامة بشكل يكفل عدم التلاعب في اسعارها مما يرفع من التكلفة الفعلية للبناء .

٦-٢-٣ ومن الحلول المواجهة للمشكلة العمل على ترشيد مصادر تمويل الاسكان وهذا التمويل له صور وأساليب تختلف من مجتمع لآخر وهي :

التمويل الداخلي (الخاص والعام) والتمويل الخارجي والدولي :

أ - التمويل الحر والخاص :

وفيه يتم تمويل مشروعات الاسكان عن طريق قيام الافراد بأنفسهم باستثمار أموالهم الخاصة في مشروعات اسكانية يؤجرونها لغيرهم . وتحاول الحكومات كي تتلافى احجام الافراد والشركات الرأسمالية عن المغامرة بأموالهم في مثل هذه المشروعات . أن تقوم بتشجيعهم ببعض أنواع المساعدات كي يسهموا في حل مشكلات الاسكان ومن ذلك :

(١) تخفيض بعض الضرائب والرسوم الجمركية التي من شأنها تنزيل تكاليف البناء وتشجيع القادرين عليه ، وتقديم مساعدات معينة لصناعات مواد البناء والشركات الانشائية لتضمن لها ارباحا تساعد في تحديد أسعارها ضمن حدود معقولة ، وتقديم قروض لأجل طويل وبفوائد محدودة للافراد والشركات التجارية والجمعيات التعاونية التي تأخذ على عاتقها انشاء المساكن بمقتضى شروط توافق عليها الحكومة .

(٢) ولكي يسهم هذا الاسلوب من التمويل في حل مشكلات الاسكان في القاهرة يمكن أن يضاف إلى اساليب التشجيع السابقة الاهتمام باسهام المصريين الذين يعملون في الخارج خاصة في البلاد العربية المنتجة للبترول ، وذلك عن طريق توجيه جزء من مدخراتهم لتمويل اقامة وحدات سكنية ، وتيسير الحصول على مستلزمات البناء سواء من الداخل والخارج ، على ان تحدد القيمة الايجارية على اساس عادل يراعى التوفيق بين منفعة المالك والمستأجر في الوقت نفسه .

(٣) ولقد تقدم البنك العقاري باقتراح حل يعتمد على الحوافز المتصلة بالاسكان في حد ذاته والاهتمام بنظام ادخار اسكاني يعتمد أساسا على وجود وحدات اسكانية .... تتوافر له مقومات النجاح المختلفة طالما أنه يضمن حصول المودع على سكن في خلال مدة لا تزيد عن ثلاث سنوات ، وحق المودع في هذه الفترة في الحصول على فوائد على ايداعاته ، وحق المودع في سحب ودائعه في أي وقت ، وفي هذه الحالة لا يكون له الحق في الحصول على سكن ، وانما لا يفقد حقه في الحصول على فوائد .[٢٨]

---

(٢٧) السباعي ، لبيب : أول تشخيص اقتصادي لأزمة الاسكان ، جريدة الاهرام في ١٩٨٤/٦/٣٠ ص ٧ .

(٢٨) وزارة الاسكان السياسة القومية لمواجهة مشكلة الاسكان ملحق ٧ تقرير اللجنة الفرعية للتمويل ، نوفمبر ١٩٧٩ ص ٣٨ .

(٤) ومن بين ما ييسر التمويل الخاص كذلك اعطاء القائمين بتشييد الاسكان الاقتصادي والشعبي الاولوية في الحصول على مواد البناء بأسعار اقتصادية ، والاعفاء من الضريبة العقارية وضرائب الدخل ، وتوفير التسهيلات والقروض العقارية بقواعد متمايزة ، مع تقرير الاعفاء من رسوم الشهر واجراءاته التي تستغرق وقتا طويلا ، كذلك السماح لهؤلاء باستغلال بعض من المساحات سواء اراض أو مبان في اسكان غير اقتصادي ، أو اغراض تجارية أو صناعية ، مع وضع الضوابط اللازمة التي تتوافق مع الصالح العام.[٢٩]

ب - ويقوم التمويل العام أو الحكومي على اساس تولي الحكومات تدبير الاموال اللازمة لتمويل المشروعات الاسكانية الكبيرة ، ويقصد من ذلك محاولة لحل مشكلات الاسكان بالنسبة للطبقة الفقيرة بوجه خاص . وتلجأ الحكومات للحصول على هذه الاموال إلى رصد مبالغ في ميزانية الدولة لهذا الغرض وتتم المشروعات عن طريق المؤسسات العامة . وهذا الاسلوب له مزايا واضحة في تحقيق مشاريع الاسكان العامة التي تستهدف النفع العام ويتوقف نجاح مشروعات الاسكان العامة على مدى توفر جهاز صالح من الخبراء ذوي النزاهة المطلقة والقدرة على خدمة الشعب وادراك حاجاته الحقيقية ، وكذلك يتوقف نجاحها على مدى وعي المواطنين بصيانتها .

ومن أهم مصادر التمويل ما يمكن ان يطلق عليه « الدعم الاسكاني ». وقد قامت اللجنة الفرعية للتمويل المتفرعة عن لجنة وضع السياسة القومية لمواجهة مشكلة الاسكان بدراسة موضوع الدعم الاسكاني ، ويستخلص من هذه الدراسة[٣٠]. التي قامت بها اللجنة أن الدعم الاسكاني لا تكاد تخلو منه اي بلد ، وهو أمر يتعين أن تقوم به السلطات الحكومية لمعاونة محدودي الدخل . ويعتبر من الواجبات الاساسية ازاء تلك الطبقات ومن ثم فهناك الكثير من الاعتبارات التي تستلزم وجود دعم اسكاني في مصر ... وبالتالي يكون الامر مركزاً في ترشيده ... يتوقف عليه اتاحة الوحدات الاسكانية لمحدودي الدخل فالطلب على الاسكان يتركز في فئة محدودي الدخل مما لا يقل نسبته عن ٧٠٪، ومن ناحية اخرى فان ما يمكن أن يخصص من دخول هذه الفئة للاسكان لا يصل إلى حدود التكاليف الحقيقية للوحدة ... وعلى هذا فان المشكلة هنا لا تمثل فقط في مبدأ الدعم وحيويته ، وانما في اتساع نطاقه وشموله بما يتعين ان يؤخذ ذلك في الحسبان لدى تحديد اسلوبه ووسائله ...

ولقد اوضحت اللجنة المشار إليها أهمية وضع ضوابط للدعم الاسكاني حتى يكون فعالا ومثيرا منها ألا يؤدي ... إلى تحميل الميزانية العامة بأعباء اضافية ، وألا يترتب على تطبيق اساليب الدعم آثار تتعارض مع الاهداف الاقتصادية في مجموعها . وترى انه قد يكون اكثر توافقا مع استراتيجية التمويل في مجموعها اتجاه آثار الدعم إلى دفع الحوافز الاستثمارية نفسها في الاسكان الاقتصادي عن ان يكون في شكل اعانة نقدية لمحدودي الدخل . وأن تتوفر الدقة في اختيار أساليب الدعم على النحو الذي يؤدي إلى اتجاه آثاره إلى الفئات التي شرع من أجلها ، وبما يتوافق وقدراتها على الدفع . كما أن من المرغوب فيه أن يكون حجم الدعم تنازليا بزيادة متوسط دخول الافراد على مر السنين[٣١]

أما من حيث وسائل الدعم الاسكاني الحالية فتتمثل في منح اراض للهيئات والمحافظات بأسعار رمزية ، وتحديد حق الانتفاع (الايجار) بما يقل عن السعر الحقيقي ، وبيع وحدات سكنية بأقل من تكاليفها الحقيقية ، ومنح قروض بأسعار فائدة مخفضة ، والاستفادة بمواد بناء مدعمة . وترى اللجنة المشار إليها انه لا توجد احصاءات متاحة عن حجم الدعم الاسكاني الحالي ، ولكن اذا اخذنا في الاعتبار الاسكان الذي اقامته الدولة سواء لهيئاتها المركزية والمحلية وشركات القطاع العام ، يتبين لنا أن حجم الدعم ليس قليلا ، وان كان اثره ليس واضحا .

وفي رأي اللجنة كذلك ان الدعم الاسكاني عموما لم يقم على سياسة تخدم اهدافا محدودة . كما لم يتحقق التناسق بينه وبين اتجاهات الاسكان ككل . وقد اشارت اللجنة إلى المآخذ على الدعم منها :-

١ - أكثر المظاهر بروزا في اتجاهات الدعم يتمثل في عدم انصراف آثاره إلى الفئات التي شرع من أجلها وهم محدودو الدخل ، فالايجارات مثلا في الاسكان الشعبي حددت بمالا يتوافر والقدرة على الدفع ، فهو يخفض إلى حد كبير بمعنى ان الدعم أكبر مما يجب مما كان يمكن ان يخدم مجموعة اكبر من محدودي الدخل ، عما لو كان الامر على غير ذلك .

٢ - ويرتبط بما تقدم ، أنه لم يراع في سياسة الدعم للاسكان الشعبي المحافظة على الاصول نفسها المتمثلة في الوحدات الاسكانية ، فالساكن لا يلتزم بشكل محدد ومنتظم بعمليات الصيانة مما ادى إلى انخفاض واضح في العمر الاسكاني لتلك الوحدات .

٣ - لم يؤخذ في الاعتبار تحقيق التوافق بين مصادر الدعم والاهداف الاقتصادية ، ونعني بهذا ان الأمر قاصر على ادراج الاعتمادات في الموازنات الحكومية لانشاء المساكن في تأجيرها أو تمليكها بأسعار مخفضة ، وبهذا تتحمل الموازنات العامة ضمنا بالدعم[٣٢]..

وفي ضوء ما تقدم فان اللجنة تقترح اعادة النظر كلية في سياسة الدعم ازاء الوحدات المزمع انشاؤها خلال الخطة الخمسية وترى انه لكي يتحقق ترشيد الدعم الاسكاني يجب ان يكون قائما على الاسس التالية :

---

(٢٩) المصدر نفسه ص ٤٠

(٣٠) المصدر السابق ٥٣ - ٥٤

(٣١) المصدر السابق ص ٥٤ - ٥٥

(٣٢) المصدر السابق ص ٥٦

١ - ان تكون مصادر الدعم داخلة في اطار الموارد الحقيقية لتمويل الخطة الاسكانية ، وباعتبار ان توجيه الدعم من مسئولية السلطات الحكومية ، فان من المفروض ان يكون هناك صندوق ، أو حسابات مخصصة لهذا الغرض توجه إليها الموارد من المصادر المختلفة الخاصة بالاسكان ....

٢ - تحديد حجم الدعم واتجاهاته المختلفة بما يتوافق والاحتياجات وبما يعتبر مكملا بصفة منتظمة للفرق بين التكلفة وبين المحصل من محدودي الدخل بكافة صوره ، حتى يمكن ان تتوافر تدفقات مالية منتظمة تغطي الاتجاهات الاستثمارية وتضمن دوران رأس المال .

٣ - أن ينصرف اثر الدعم إلى الفئات التي شرع من أجلها ، وبما يتواءم وقدراتهم على الدفع .

٤ - الا يكون الدعم قاصرا على مجرد تخفيض اسعار الوحدات المعروضة ، وانما بالاضافة إلى ذلك يوجه للمساهمة في دفع الحوافز الادخارية والاستثمارية الموجهة للاسكان الاقتصادي والشعبي بالمقارنة بالاسكان الفاخر [٣٣]....

ولتحقيق ذلك يمكن أن تتخذ من أساليب الدعم ما يتمثل في صورة دعم المستلزمات السلعية الموجهة للتشييد الاسكاني ، وهو يستهدف اساسا تشجيع الاستثمارات في الاسكان الاقتصادي والشعبي من ناحية ، والتكاليف التي يتحملها المستثمرمضافا إليها عوائد استثماره ، بما يتناسب وقدرات محدودي الدخل على الدفع ، ولا يشترط بطبيعة الحال ان يصل الدعم إلى الحد الذي يغطي فرق التكاليف بالكامل ، اذ توجد وسائل اخرى تمكن من الوصول بعوائد الاستثمار إلى المستوى المطلوب ، والتي تتمثل اساسا في اعطاء الاراضي مقابل حق انتفاع أو بأسعار مخفضة .[٣٤]

كذلك تقترح اللجنة اسلوبا آخر يتمثل في الدعم المباشر في الادخار الاسكاني والذي يتجه إلى قيام الراغبين في الحصول على اسكان اقتصادي بايداع جزء من دخولهم في حسابات مخصصة لشراء وحدات اسكانية على ان تكمل بنسب معينة بواسطة السلطات المسئولة تدعم عندما تصل إلى حد معين .[٣٥]

٦ - ٣ - في المجال الاجتماعي التنظيمي :

٦-٣-١ ومن الحلول الهامة تدعيم دور الاسكان التعاوني في مواجهة المشكلة إذ تمثل هيئة تعاونيات الاسكان وضعاله أهميته في توجيه الدعم اساسا إلى بعض الفئات القادرة على تحقيق فوائد ادخارية وتوجيهها إلى الاستثمار في الاسكان المتوسط . وقد يكون في اتجاهها إلى القيام بالتشييد وتوزيع الوحدات الاسكانية على محدودي الدخل بأقساط مميزة تطور واضح وان اعد هذا النشاط أقرب إلى شركات الاسكان .

وهذا الأمر له أهميته خاصة وان قطاع تعاونيات البناء يمثله حاليا ١٧٠٠ جمعية تعاونية للاسكان تبلغ قيمة القروض المقدمة لها ١٠٠ مليون جنيه . وتقوم في الوقت الحالي وزارة الاسكان مشتركة مع الاتحاد التعاوني وهيئة تعاونيات البناء بدراسة شاملة لكل ما يتعلق باداء تعاونيات البناء في مصر . وتهدف هذه الدراسة إلى الوقوف على المعوقات التي تواجه هذه التعاونيات ، خاصة ما يلاحظ على بعض هذه الجمعيات التعاونية للاسكان من بطء في تنفيذ ما تعهدت به لأعضائها ، أو ما تواجهه من انحرافات ادت إلى حل مجالس ادارات بعضها ، مما يؤثر بدوره على مصالح الآلاف الذين ينتظرون اتمام المسكن التعاوني - ومن المنتظر ان تسهم نتائج هذه الدراسة في اكتشاف ما يمكن أن يؤدى إلى تيسير الاجراءات ، وبالتالي دفع حركة البناء التعاوني في اطار من اللامركزية .[٣٦]

ولكي يتحقق ترشيد دور الاسكان التعاوني ويحقق اهدافه يمكن ان تتحقق مواجهة مشكلة الاسكان التعاوني بالاقتراحات العلاجية التالية :-

١ - ان ينقل حق الرقابة على الجمعيات التعاونية للاسكان والتفتيش عليها ، ومراجعة قراراتها وموازناتها للجهة صاحبة السلطة الحقيقية والفعلية في الاقاليم والاكثر التصاقا بشكاوى الناس ، والمسئولة عن مواجهتها : المحليات .

٢ - ان تتضمن التشريعات القواعد والاحكام القانونية التي تفرض ضرورة وجود عدد معين من اعضاء الجمعيات العمومية لجمعيات الاسكان لكي يكون انعقادها صحيحا ، مع فرض غرامة لعدم الحضور بغير عذر مقبول .

٣ - ان تخفض مدة عضوية مجلس ادارة جمعية الاسكان من ٥ إلى ٤ سنوات مثلا ، وان ينص على الا يشغل احد عضوية مجلس الادارة اكثر من مرتين متتاليتين ،والا يعود إلى عضوية مجلس الادارة من كان عضوا في مجلس ادارة تمت تنحيته الا بعد ٤ سنوات تالية .

٤ - ان توكل إلى الجهاز المركزي للمحاسبات مسئوليات مراجعة ميزانيات الجمعيات باعتباره الاكثر قدرة على احكام الرقابة المالية ، فضلا عن وجود فروع له في المحافظات ، وان تجمع أموال كل جمعيات الاسكان في بنك واحد يراقب التصرف في هذه الاموال .[٣٧]

---

(٣٣) المصدر السابق ص ٥٧

(٣٤) المصدر السابق ص ٥٧

(٣٥) المصدر السابق ص ٥٨

(٣٦) تصريح وزير الاسكان المنشور في صحيفة الاهرام في ١٩٨٥/١/١٨ ص ١٧

(٣٧) زايد ، محمد انحرافات جمعيات الاسكان ؛ جريدة الاهرام في ١٩٨٥/٢/١٥ ص ١٧

٦-٣-٢ كما ان الاهتمام بالعنصر البشري في مجال التشييد له أهميته في مواجهة المشكلة . اذ يتوقف نجاح التشييد كنشاط اسكاني على العنصر البشري سواء ما كان منه في مجال المراكز القيادية التي ينبغي ان يتوفر لديها استعداد شخصي وكفاءة وخبرة تمكنها من تحقيق اهداف الخطة الاسكانية ، أو ما كان منه في مجالات التخطيط أو المتابعة أو التنفيذ . ويعتبر قطاع التنفيذ من أهم قطاعات التشييد . وتعد العمالة الحرفية والفنية المدربة من العناصر الرئيسية في مجالات التشييد والتعمير ، وكذلك فإن العجز في هذه العمالة يعتبر من أهم المشكلات التي يتعرض لها قطاع التشييد في الوقت الحاضر ، وذلك بسبب انتقال كثير من افرادها للعمل بالدول العربية التي تتوسع في مجالات التشييد والاسكان ، وبالتالي لابد من وجود خطة متكاملة للتغلب على مشاكل العجز في هؤلاء الفنيين والحرفيين . كما ينبغي ان تتوفر خطة للتدريب التخصصي لاعداد العناصر الاشرافية والتنفيذية في مواقع العمل ولرفع الكفاءة الانتاجية للكادرات الفنية والمعاونة واعداد المدربين اللازمين في هذه المجالات والاهتمام بالبعثات التدريبية للدول المتقدمة للتدريب على احدث وسائل التشييد والبناء . « وينحصر التغلب على مشكلة العمالة الماهرة في انشاء مراكز تدريب كافية مجهزة بالمعدات والخامات اللازمة ، مع اعداد المدربين الفنيين اللازمين للتدريب وتشجيعهم بالحوافز المجزية ، والأخذ في الاعتبار عامل الوقت الذي يجب ان يكون كافيا للانشاء واعداد العامل الماهر »[٣٨]

ولقد اقترحت اللجنة الفرعية للتشييد بوزارة الاسكان وضع اسس وقواعد سليمة لأنشطة التدريب منها :-

١ - تدعيم وتطوير جهاز التدريب ، أو تحويله إلى هيئة عامة لها شخصية اعتبارية تعمل على تنمية الموارد البشرية اللازمة للقطاع ، بحيث يكون قادرا على تحقيق أهداف توفير القوى البشرية المدربة في الوقت المناسب بالعدد المطلوب وبالمستوى اللازم ..

٢ - دراسة سوق العمل في الدول العربية والافريقية ومدى احتياجاتها من العمالة المصرية ، ووضع الضوابط اللازمة لتنظيم الهجرة بما لا يؤثر على احتياجات السوق المصرية واقتصاديات التشغيل .

٣ - تعديل هيكل التعليم بما يعمل على التوسع في التدريب الفني بالمدارس الصناعية لاعداد الملاحظين الفنيين والاهتمام باعداد المدربين اللازمين .

٤ - ربط التعليم الفني والجامعي بالاحتياجات الفعلية لقطاع التشييد مع مراعاة التطوير العلمي بايجاد نظام يوفر الطبقة الاشرافية أو الحلقة بين المهندس والعمال والفني بمواقع العمل - وفي هذا المجال يلزم تدريس اعمال المقاولات لتكون من المواد الرئيسية التي تدرس بالكليات الهندسية والمعاهد الفنية مع التركيز على الجانب العلمي كبداية لتطوير هذه المعاهد لخدمة قطاع التشييد والاسكان .

٥ - ادخال مواد التدريب الحرفي البسيطة في مرحلة الابتدائي والاعدادي وتدريب الطالب على الحرف والاعمال البيئية .

٦ - التوسع في التدريب الذي يسبق الالتحاق بالعمل ، والتدريب المستمر على طول حياة الفرد ، من جعله اساسا للتعيين والترقية .[٣٩]

٧ - الاستعانة بالقوات المسلحة في خفض تكاليف العمالة بالنسبة لمشروعات الاسكان ، وقيامها بدور فعال في تدريب المجندين على أعمال البناء ، مع الاستفادة بتجربة كوريا الجنوبية في الاستعانة بالمجندين في مراكز تشييد عسكرية ، وخاصة وان اجمالي العجز في العمالة عام ١٩٨٤ وصل إلى ٣٥٠ ألف عامل ، والمتوقع ان يزيد في عام ١٩٨٥ إلى حوالي ٤١٠ ألف عامل[٤٠]

٦-٣-٣ كما ان تكوين اطار تنظيمي فعال للانتاج الاسكاني يسهم في مواجهة مشكلة الاسكان ، ويدفعها إلى اتباع الحلول العلمية المخططة ، ولكي تتحقق مواجهة علمية وبناءة لمشكلات الاسكان لابد من الاشارة إلى مقوم هام لنجاح الجهود التي تنصرف إلى محاولات حل هذه المشكلات ، وتتوقف هذه الجهود على كفاءة التخطيط والتنفيذ في اطار تنظيمي واضح وفعال ، ويعني ذلك وجود جهاز مركزي للتخطيط ، وأجهزة محلية للتنفيذ بحيث يمكن تحقيق المتابعة المستمرة التي تمكن بدورها من استمرار اعادة النظر في اهداف الخطة واساليب تنفيذها .

وحتى يمكن تنفيذ هذه الفكرة اقترحت اللجنة الفرعية للتمويل والتي سبقت الاشارة إليها ضرورة وجود قطاع متمايز للانتاج الاسكاني ، شأنه شأن القطاعات الانتاجية الاخرى من صناعية وتجارية ... يشمل :-

- الوحدات الصناعية اللازمة لانتاج مواد البناء .
- شركات المقاولات التي تخصص لتشييد الا سكان الاقتصادي والشعبي .
- المنشآت المالية الكفيلة بجذب المدخرات واتاحتها لتمويل الاستثمارات المختلفة .
- اجهزة المرافق المختلفة المتصلة بالاسكان .

وبهذا فان هذا القطاع بمشتملاته يمثل الطاقة الانتاجية للاسكان الذي يتعين ان تتوافر له كافة المقومات الاساسية و... خلق هذا القطاع أمر له اهميته في حل مشكلة الاسكان في مصر . فعن طريقه يتيسر تقدير الاحتياجات وتدبير الموارد وتوجيهها ، وتوفير

---

(٣٨) وزارة الاسكان : تقرير اللجنة الفرعية للتشييد ص ٥٤ .

(٣٩) المصدر السابق ص ٥٥ - ٥٦

(٤٠) التقرير المقدم من الجامعات إلى رئاسة الجمهورية - جريدة الشرق الاوسط في ١٩٨٥/١/١٣ ص ٤

الادارة الاقتصادية السليمة ليس على مستوى المشروع فقط ، وانما على المستوى القومي في مجموعه ، ويكون متيسرا الارتفاع بمدى كفاءة التخطيط والتنفيذ(٤١)

٤-٣-٦ الاهتمام بالبحوث والدراسات العلمية في مجال السكان والاسكان :

تعتبر البحوث والدراسات العلمية من اساسيات التخطيط ومعالجته المشكلات . وهذا الامر ينبغي الاهتمام به في مجالات السكان والاسكان بحيث يحقق هدفين :'(٤٢)

أولهما : هدف نظري يرمي إلى التوصل إلى الاسس والمبادىء التي تفسر حركة السكان ، واتجاهات الهجرة ودوافعها وعواملها خلال فترات زمنية متفاوته ، وبالتالي استخلاص مبادىء عامة لتفسير ذلك .

وثانيهما : هدف تطبيقي يرمي إلى تناول الهجرات المحلية وتشخيص اسبابها والمشكلات الادارية والتنظيمية والسلوكية التي ترتبط بها ، وذلك من أجل وضع الحلول العملية التطبيقية لهذه المشكلات ، والتي تسهم في معاونة المسئولين عن الخدمات الاسكانية في المدينة في مواجهتها .

ويقتضي ذلك انشاء مكاتب لجميع الاحصاءات والمعلومات عن السكان ، والتعرف على احتياجاتهم الاسكانية ؛ وتخصيص الأموال اللازمة لانشاء وحدات البحوث والدراسات والاشراف عليها ، وكذلك التعاون والتنسيق مع الجامعات ومراكز البحوث في المدن المناظرة .

ويمكن لمنظمة المدن العربية الاسهام في توفير الوسائل والامكانيات ، وتقديم الخدمات الاستشارية في مجال الاسكان ، وتدريب الكوادر ، وتبادل المعلومات ، والدراسات بين المدن العربية ، واجراءات الدراسات والبحوث المقارنة .



---

(٤١) وزارة الاسكان ، تقرير اللجنة الفرعية للتمويل ص ٦١ .

(٤٢) انظر : ابو عياش ، عبد الاله ، اسحق القطب ، الاتجاهات المعاصرة في الدراسات الحضرية ، وكالة المطبوعات ، الكويت ، ١٩٨٠ ص ٢٤١ وما بعدها .

البحث الثامن عشر

مشكلة المواصلات في مدينة القاهرة
طبيعتها وكيفية مواجهتها

دكتور / محمد محمد شفيق زكي

❋ مقدمـــة :

تواجه معظم المدن المزدحمة مشكلات عديدة ترتبط بالكثافة السكانية العالية فيها وبالخدمات المختلفة التي تؤدى بها ، وتعد مشكلة المواصلات التي تعاني منها كثير من المجتمعات في الوقت الحاضر ، من الموضوعات الرئيسية التي تحظى باهتمام كبير من قبل المسئولين والمتخصصين في مجال تنظيم المدن وتخطيطها وانمائها ، وذلك بالنظر إلى آثار تلك المشكلة على كثير من جوانب الحياة في المجتمع ، وبوجه خاص تأثيرها السلبي المباشر على التنمية .

ومدينة القاهرة باعتبارها مركزا حضاريا مرموقا وجاذبا للسكان والزوار تواجه هي الأخرى هذه المشكلة التي أدت اليها عدة عوامل متضافرة يتمثل أهمها في ذلك المعدل العالي للنمو السكاني ، مع تزايد الاقدام على الهجرة الداخلية اليها ، فضلا عن هجرة العديد من المصريين للعمل بالخارج وعودتهم في ظروف مادية أفضل ، بالاضافة إلى سياسة الانفتاح ومصاحباتها المختلفة ، وتلك التغييرات التي حدثت في بعض القيم والمفاهيم السائدة وفي مكانة بعض الفئات وما تبع ذلك من حدوث حراك اجتماعي صاعد لبعض الطبقات ، ومنها طبقات العمالة الحرفية والمهنية المختلفة التي زادت قدراتها الاقتصادية بشكل ملحوظ في الآونة الأخيرة ، ولقد أدى ذلك كله إلى تغيير في نمط الملكية تبعته طفرة كبيرة في عدد السيارات المملوكة في المجتمع والتي تجرى في طرقه المختلفة .

ولما كانت مدينة القاهرة تعاني من مشكلة مواصلات حقيقية نتيجة اعداد السكان المتزايدين ، ونتيجة اضطراد أعداد السيارات فيها بمعدل كبير ، فاننا نعتقد ان استمرار هذا المعدل بشكله الحالي سيؤدي مستقبلا إلى آثار أكثر وضوحا وأخطر أثرا في تسيير المرافق وسيولة المواصلات .

هذا ويمكن القول بأن القاهرة عند انشائها انما حدد لها أن تخدم عددا أقل بكثير من عدد سكانها أو سياراتها اليوم أو غدا ، الأمر الذي يجب أن يواجه بحلول عاجلة وفورية اليوم وقبل الغد[1].

فلقد وصل معدل المواليد في مصر هذا العام (٤١ لكل ألف) بينما كان معدل الوفيات (٥ر١٠ لكل ألف) فيصبح بذلك معدل الزيادة السكانية (٥ر٣٠ في الألف) وهو ما يعني زيادة سكانية متوسطها السنوي ١٦ر١ مليون نسمة تقريبا .

وإذا استمر هذا المعدل على ما هو عليه ، فانه من المتوقع أن يصل عدد سكان مصر في عام ٢٠٠٠ باذن الله حوالي ٦٨ مليون نسمة[2].

ولقد وصل تعداد مدينة القاهرة بحدودها الادارية اليوم حوالي ٦ ملايين نسمة ، كما بلغ تعدادها (القاهرة الكبرى) بنطاقها العمراني إلى حوالي ٨ ملايين نسمة ، وبنطاقها الاقليمي إلى أكثر من ١٠ ملايين نسمة(×).

هذا بخلاف رحلة العمل اليومية لما يقرب من مليون ونصف مليون شخص يدخلونها ويخرجون منها عموما فان هناك حوالي ٥ ملايين مواطن يتحركون يوميا في طرق القاهرة الكبرى كل طلعة شمس .

---

(١) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والاحصاء ، الموقف السكاني الراهن وتوقعات السكان حتى عام ٢٠٠٠ م ، القاهرة ، مدينة نصر عام ١٩٨٢ ص ١ .

(×) ويشمل النطاق العمراني للقاهرة الكبرى جميع أقسام مدينة القاهرة ، وجميع أقسام مدينة الجيزة ومدينة شبرا وجميع قرى ومراكز الجيزة ، أما النطاق الاقليمي للقاهرة الكبرى فيشمل جميع أقسام مدينة القاهرة والجيزة وشبرا الخيمة وشبين القناطر والبدرشين والحوامدية ، وجميع قرى مركز الجيزة ، وجميع مكونات مركز الخانكة وقليوب القناطر الخيرية ، وبعض قرى الصف ، ومركز شبين القناطر وبعض قرى البدرشين .

(٢) محمد شفيق ، هجرة أعضاء هيئة التدريس في الجامعات : دوافعها وآثارها ، دراسة للحصول على درجة الدكتوراه ، في الاجتماع من آداب عين شمس أ . د / السيد الحسيني ، القاهرة ١٩٨٢ ص ٣٣٧

كذلك وصل عدد السيارات المرخصة في عام ١٩٨٥ إلى (١٣٧٦٢٠٢) سيارة على مستوى الدولة ، وذلك بخلاف سيارات الحكومة والشرطة والقوات المسلحة وقد بلغ عدد السيارات الخاصة (٦٠٩٢٤٩) سيارة ، كما بلغت نسبة معدلات الزيادة في مجموع المركبات خلال الأربع سنوات الماضية ١ر٢١٪ بينما وصلت نسبة الزيادة إلى ٠ر٢٤٪ بالنسبة لمجموع السيارات الخاصة على مستوى الجمهورية ، بمعنى أنه لو افترض أن الزيادة في أعداد السيارات ستستمر بنفس المعدل فمن المنتظر أن تبلغ في عام ٢٠٠٠ حوالي ٩ ملايين سيارة من بينها ٢ر٤ مليون سيارة خاصة وسيكون حينئذ نصيب القاهرة حوالي ٣ ملايين سيارة منها أكثر من مليون سيارة خاصة ، كما ستكون ملكية السيارة حينئذ بنسبة ٢٢١ سيارة لكل ألف نسمة في الوقت الذي تبلغ هذه النسبة الآن في الولايات المتحدة الأمريكية ٤٥٠ سيارة لكل ألف نسمة وفي أوروبا ٣٥٠ .

ومن هنا تظهر خطورة هذه المشكلة وأهمية البدء في اتخاذ القرارات التنظيمية والتنفيذية ووضع سياسات متكاملة لمواجهة هذه الظاهرة .

وإذا كانت محافظات القاهرة والجيزة والاسكندرية تشكل حوالي ٧٠٪ من اجمالي ملكية السيارات على مستوى الجمهورية ، فان محافظة القاهرة وحدها تشكل في المتوسط ٤٠٪ من ملكية السيارات على مستوى الجمهورية ، حيث يبلغ عدد السيارات المرخصة فيها عموما (٥٥٠٣٦١) سيارة منها (٢٤٣٧٠٠) سيارة خاصة ، وهذا يعني أن ٧٠٪ من السيارات المرخصة في جمهورية مصر العربية تتحرك في شوارع القاهرة الكبرى والاسكندرية ، يزاد عليها السيارات الوافدة من المحافظات ، وكذلك سيارات الحكومة والشرطة والقوات المسلحة .

وتشير احصاءات عام ١٩٨٥ إلى أن مجموع البضائع التي نقلت بواسطة سيارات النقل على الطرق العامة بلغت ١ر١٤٥ مليون طن ، بينما بلغت حمولة البضائع المنقولة بواسطة السكك الحديدية ١ر٨ مليون طن ، والبضائع المنقولة بواسطة النقل المائي ١ر٥ مليون طن ، وهو ما يعني أن ٢ر١٣٪ من حجم البضائع يتم نقلها بالسكك الحديدية والنقل المائي بينما يتم نقل الغالبية العظمى من حمولة البضائع وهي ٨ر٨٦٪ بواسطة سيارات النقل البري ، هذا على عكس كثير من الدول التي تتزايد فيها نسبة النقل بالسكك الحديدية والنقل المائي فتصل لنسبة عالية من مجموع حجم البضائع المنقولة ، ولا شك أن زيادة المنقول بحرا أو بالسكك الحديدية يعاون إلى حد كبير في الحد من مشكلات المرور التي يكون أحد مسبباتها نقل البضائع خاصة في داخل المدن .

ونود أن نشير إلى الجهود الكبيرة المشرفة التي قامت بها الدولة لمواجهة مشكلات المواصلات واختناقات المرور في السنوات القليلة الماضية في القاهرة بوجه خاص ، متمثلة في اقامة مجموعة من الكبارى والطرق العلوية في أماكن الاختناقات في الطرق الرئيسية لفصل مستويات الحركة وتوفير سيولة في المرور ، ورغم أنه تم انشاء حوالي ١٥ كوبري وطريق علوي في تلك الفترة ، ساعدت بالفعل على توفير السيولة لحركة المواصلات في تلك المواقع ، الا أنها أدت إلى ازاحة مؤقتة ونقل اختناقات المرور إلى التقاطعات التالية لها ، ورغم أن هناك مشروعات أخرى لمزيد من الكباري والحلق العلوية في السنوات القادمة لمحافظتي القاهرة والجيزة ، الا أن الاعتماد فحسب على هذا الأسلوب في حل مشكلة المواصلات هو أمر غير مؤكد النتائج ، وذلك في ضوء الزيادة الكبيرة المتوقعة والمضطردة في عدد السيارات التي ستجرى في طرقات وشوارع المحافظات عامة والقاهرة بوجه خاص[٣] كذلك لا يخفى ما لهذا الأسلوب من آثار سلبية على جمال المدينة حينما ننشيء طريقا علويا على كل تقاطع ، اذ نصل إلى القاهرة ذات الدورين ، وهو أمر يخالف أصول التخطيط السليم للمدن وما تفرضه احتياجات البيئة وسلامة الصحة مما يؤثر على جمالها وطابعها الشرقي المميز .

ومن هنا يتضح مدى أهمية البدء في تشغيل مترو الانفاق المنتظر بدء تشغيله الفعلي في أواخر عام ١٩٨٦ ، الذي يمكنه أن ينقل أعدادا كبيرة من الركاب (٦٠ ألف راكب في الساعة) على سرعة عالية وبكفاءة متزايدة نظرا لعدم تداخله مع المرور السطحي[٤].

ولما كان وضع تطبيقات العلوم في خدمة المجتمع هو اتجاه متفق عليه في البحوث العلمية وأصبح أمرا ضروريا في كثير من الدول والتي تسعى إلى التقدم وكشف جوانب مشكلاتها ، فاننا نعرض استخلاصات هذا البحث وتوصياته آملين أن يؤدي ذلك إلى آفاق جديدة وإبراز مشكلات عديدة قد تتيح فرصا لحلها أو مناقشتها من قبل المختصين والمخططين في مجال تنمية المدن ، الأمر الذي ربما يؤدي إلى المساهمة في تحقيق الفائدة القومية لمجتمعاتنا ، هذا بالاضافة إلى ما قد يثيره من قضايا واستفسارات حول المشكلة محل الدراسة يمكن أن تكون منطلقا أساسيا تبدأ منه بحوث ودراسات أخرى مستقبلية هي الأخرى في المجال التطبيقي بإذن الله[٥].

وعموما فان الهدف من هذا البحث والغرض منه لا يخرج في حقيقة الأمر عن كونه محاولة لتحقيق الأهداف التالية :

١ – القاء الضوء على جوانب مشكلة المواصلات في المدن المزدحمة بوجه عام وفي مدينة القاهرة بوجه خاص حاليا ومستقبلا .
٢ – كشف الآثار المختلفة لمشكلة المواصلات خاصة في مدينة القاهرة على التنمية في المجتمع .
٣ – عرض لوسائل مواجهة مشكلات المواصلات في مصر ، وإمكانية التخفيف من حدتها .

وبوجه عام يمكن الاشارة إلى الموضوعات الرئيسية التي تطرقنا إليها في هذا البحث والتي تهدف إلى ابراز تأثير مشكلة المواصلات على التنمية وكيفية مواجهتها فيما يلي :

---

(٣) المرور في مصر عام ٢٠٠٠ ، نظرة مستقبلية ، تقرير وزارة الداخلية عام ١٩٨٤ .
(٤) عبد المنعم جابر ، مشكلة المرور . مجلة النصر للسيارات ، القاهرة . عدد فبراير ١٩٨٥ رقم (١٨٨) السنة السادسة عشر .
(٥) محمد شفيق . البحث العلمي ... الخطوات المنهجية لاعداد البحوث الاجتماعية، المنصورة ، مكتبة هشام ، الطبعة الأولى ، ١٩٨٥ ص ٣٦ .

أولا – الآثار السلبية الناجمة عن مشكلات المواصلات على النواحي الصحية من حيث :

١ – التأثير الناجم عن تلوث الطرق .

٢ – التأثير الناجم عن حوادث المواصلات .

٣ – التأثير الناجم عن ضوضاء المواصلات .

ثانيا – الآثار السلبية الناجمة عن استنفاذ مشكلة المواصلات للموارد المتاحة من حيث :

١ – زيادة حجم النفقات المهدرة .

٢ –تزايد معدلات الجريمة في المجتمع .

٣ – استنفاذ الوقت في المواصلات .

ثالثا – أنسب الحلول المقترحة لمواجهة هذه المشكلات والحد من آثارها السلبية .

❋ تمهيـد :

بالنظر إلى أن أحد أهداف هذا البحث الرئيسية هو محاولة الكشف عن الآثار السلبية لمشكلة المواصلات في مدينة القاهرة على التنمية ، فاننا نشير بداية إلى أن مفهوم التنمية هو مفهوم واسع ومطاط ، وقد اختلف فيه المفكرون والمتخصصون كل حسب اختصاصه وميوله ، وهناك حقيقة أساسية مؤداها أن التنمية عملية معقدة شاملة تضم جوانب الحياة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والثقافية والأيديولوجية ، ويمكننا أن نشير إلى أن التنمية في مفهومها العام هي « عمليات مخططة وموجهة تحدث تغييرا في المجتمع لتحسين ظروف أفراده وظروفه » وهي تتعلق بجوانب ثلاثة تتمثل في :

١ - تغيير مخطط المجتمع .
٢ - تحسين في ظروف ذلك المجتمع .
٣ - تحسين في ظروف الأفــراد .

هذا واننا لنميل إلى تبني مفهوم محدد للتنمية تم استيفاؤه من آراء عديد من العلماء البارزين لا يتسع المقام هنا لاستعراض كتاباتهم القيمة عن مفاهيم التنمية تفصيلا (٦ - ١٢) - ومفهومنا الاجرائي للتنمية مؤداه « ان التنمية عمل اجتماعي موجه لخدمة المجتمع والأفراد ، اعتمادا على تغيير جذري يتم تحقيقه في المجتمع ، وفي أفراده من مختلف النواحي ، اعتمادا على مقومات مختلفة سواء من الناحية الاقتصادية أو الاجتماعية أو السياسية ... الخ ، ويعتبر القصور في أحد تلك المقومات أو في بعضها مؤشرا من مؤشرات التخلف والتي نطلق عليها معوقات التنمية » .

أولا : الآثار السلبية الناجمة عن مشكلة المواصلات على النواحي الصحية :

١ - المواصلات وتلوث الهواء :

ذكرنا أن القاهرة من أكثر المدن ازدحاما بالسكان ، حيث يتراوح عدد سكانها من ١٠ - ١٢ مليون قاطن ، وشخص قادم وراحل في رحلة العمل اليومية ، ويجري في شوارع القاهرة ما يقرب من نصف مليون سيارة ، يقدر استهلاكها من الوقود بحوالي مليون طن كل عام ، تنتج بما يقدر بـ ٨٠ ألف طن سنويا نواتج احتراق متمثلة في غاز أول أكسيد الكربون ، والالدهيدات ، وأكاسيد النيتروجين والهيدرو كربونات والجسيمات التالفة والرصاص .

وإذا كان المصدر الرئيسي لانبعاث الملوثات هو انبوب عادم السيارة ، فان هناك نسبة محدودة من الملوثات تنبعث كذلك من خزان الوقود وعلبة الكرنك ، وإن أمكن التغلب على معظم انبعاثها من الخزان والعلبة في تعديلات السيارات الحديثة .

وتسهم السيارات بما يقدر بـ ٨٠٪ من أول أكسيد الكربون المنطلق في الجو ، وتعتبر مشكلات التلوث لمركبات الديزل ضئيلة نسبيا بمقارنتها بالمركبات المسيرة بالبنزين ، اذ ينصرف من عادم محرك الديزل عُشر ما ينصرف من سيارات البنزين من أول أكسيد الكربون ، وإن كانت تنصرف نفس الكمية من الهيدرو كربونات .

---

(٦) محمد شفيق . مشكلات المرور وآثارها على التنمية في المجتمع المصري (دراسة ميدانية على فئات مختلفة من القاطنين في مدينة القاهرة) ، القاهرة ، أكاديمية الشرطة ، كلية الضباط المتخصصين ، ابريل ١٩٨٥ ، ص ٢ - ٦ .

(٧) محمد علي وآخرون . دراسات في التغيير الاجتماعي . القاهرة ، دار الكتب الجامعية . الطبعة الأولى ، ١٩٧٤ . ص ٢٠٥ - ٢٠٦ .

(٨) Szyman, chadak. (Sociotal Development), Oxford University Press, INC, Newyork, 1973, PP. 15-19.

(٩) عبد الباسط محمد . التنمية الاجتماعية . القاهرة معهد البحوث والدراسات العربية ، الطبعة الحالية ، ١٩٧٠ ، ص ٩٠ - ١٠٠ .

(١٠) السيد الحسيني . التنمية والتخلف . دراسة تاريخية بنائية ، القاهرة ، مطابع سجل العرب ، الطبعة الأولى ، ١٩٨٠ ، ص ٥ - ٦ .

(١١) Baran, Pand Sweezy', P, (Monopoly Capital), Pelican Book, 1966, P.25.

(١٢) A. B, Gallion, and Eisnor, SE; (THE Urban Pattern, D. Van Noster and Companys (Newyork) 1976, PP 65-7

جدول رقم (١)
تركيز الملوثات في عوادم السيارات (البنزين والديزل)

دورة التشغيـــــل	IDI		ACCE		CRUIS		DECEL	
نوع السيـــارة	ديزل	بنزين	ديزل	بنزين	ديزل	بنزين	ديزل	بنزين
أول أكسيد الكربـون قليل	قليل	٧	١ر	٣	قليل	٤	قليل	٣
هيدرو كربـون	٢٢٠	٨٢٠	١١٠	٧٠٠	٥٥	٥٠٠	١٦٠	٤٢٠٠
الألدهيــدات	١٠	٣٠	٢٠	٢٠	١٠	١٠	٣٠	٣٠
أكاسيد نيتروجيـن	٦٠	٣٠	٨٥٠	١٠٥٠	٣٥٠	٦٥٠	٣٠	٢٠

ويوضح الجدول السابق متوسط الملوثات التي تنبعث من السيارات التي تسير بشوارع القاهرة ، وعموما يتناسب طرديا قدر التأثير الناجم من الملوثات المنبعثة من السيارات مع كل من ضيق الطريق ومحدوديته وارتفاع المباني حوله وضعف التهوية فيه ، وارتفاع كثافة السيارات المتحركة عليه ، وازدحام المارة به ، وأيضا مع انخفاض سرعة المركبات وكثرة اختناقات الطرق ، وزيادة تحميل المركبات وسوء صيانتها .

هذا فضلا عن تناسبها عكسيا مع تدهور حالة المحرك ، ورداءة الوقود والزيوت والشحومات المستخدمة في تسيير المركبات . وهذا يعني أن تأثير الملوثات المنبعثة من المركبات المختلفة يكون أقل وضوحا في الخلاء وفي الطرق السريعة الواسعة المفتوحة وحسنة التهوية ، التي ترتفع فيها سرعة السيارات كما يقل التأثير بانخفاض حمولة السيارة وبقلة كثافة السكان والمارة ، وبانخفاض اختناقات المرور . كذلك ينخفض هذا التأثير الضار كلما ازدادت كفاءة المحرك وحالة صيانته ، وارتفعت درجة جودة الوقود والزيوت والشحومات المستخدمة في المركبة .

فعلى سبيل المثال نجد أن السيارة التي تسير بسرعة ٨٠ كم / في الساعة ينبعث منها ثلثا كمية أول أكسيد الكربون المنبعث من نفس السيارة في حالة سيرها بسرعة ١٥ كم / في الساعة ، كما تختلف كمية الانبعاث ما بين السيارة الديزل والبنزين ، ففي الوقت الذي تنبعث من السيارة الديزل كمية أقل من أول أكسيد الكربون بالمقارنة مع السيارة المسيرة بالبنزين ، الا أن حجم العادم في الأولى (الديزل) يكون أكثر من الثانية (البنزين) .

ونفس الشيء يمكن ملاحظته للعوامل الأخرى ، فلا شك أن الملوثات المنبعثة في شارع ضيق مزدحم تنخفض فيه سرعة المركبات وتزداد فيه عدد السيارات ، وترتفع فيه الطوابق ، وتزداد به نسبة السكان والمارة ، وتتعدد فيه اختناقات المرور وأعطال السيارات ... الخ .

ولا شك في أن نسبة التلوث فيه يكون أكثر حجما وأوضح تأثيرا اذا قيست بالطرق السريعة . أضف إلى ذلك أن هناك عاملا آخر لا يمكن اغفاله ويعتبر عاملا جوهريا في تركيز وزيادة معدل التلوث ، وهو طبيعة المنطقة من حيث النشاط الصناعي أو التعديني أو الزراعي ... الخ . وكذلك المناخ السائد بها ، ودرجة الرطوبة فيها ، ونوع التضاريس بها ، وطبيعة الأرض ، وما إن كانت ذات طبيعة زراعية أم صحراوية ... الخ ، وتتحدد بناء على طبيعة تلك المنطقة قدر ونوع الملوثات السائدة فيها وهي بطبيعة الحال تتضافر مع الملوثات الناجمة عن عوادم المركبات وتسييرها لينتج عنها درجة التلوث النهائية ، ولهذه الملوثات المقترنة بطبيعة البيئة أشكال متعددة فمنها ما يكون على شكل غازات وأبخرة ، ومنها ما يكون على شكل جسيمات عالقة بالهواء (**Aroa ois**) كالغبار الذي يحتوي على جسيمات صلبة دقيقة يتراوح قطرها بين ١-١٠٠ ميكرون ، وتنشأ في العادة من تكسير أو تفتيت كتل من الأجسام الصلبة باستخدام الوسائل الميكانيكية كالتفجير والطحن والتفتيت ، وهي تظل معلقة في الهواء لفترات من الزمن تختلف باختلاف حجم الجسيمات وكثافتها ، وهي تحتفظ بنفس التركيب الكيميائي للمادة الأصلية .

وكالأدخنــة : وهي جسيمات صلبة دقيقة قطرها أقل من ١ ميكرون وتنتج عن احتراق أو تأكسد المعادن بعد أن تنتهي وتتبخر تحت تأثير الحرارة ، وهي تختلف في تركيبها عن تركيب المادة الأصلية .

وكالسنــاج : وهي جسيمات صلبة دقيقة يكون أغلبها أقل في القطر من ميكرون واحد ، وهي مكونة من الكربون وتنتج عن الاحتراق غير الكامل للمواد المحتوية على هذا العنصر .

وكالضبــاب : وهو أحد الظواهر الطبيعية الشائعة ، ويتكون من قطرات من الماء نتجت من تكثف بخار الماء .

وكالــرذاذ : وهي قطرات صغيرة من الماء معلقة في الهواء يمكن رؤيتها بالعين المجردة .

وكالضباب الملوث : عندما تختلط أنواع متعددة من الملوثات ، كما يحدث عند اختلاط كميات كبيرة من السناج والأتربة والغازات في منطقة يكثر فيها الضباب . وأيضا كالتلوث الناجم من العواصف الترابية التي تهب أحيانا كما في حالة رياح الخماسين في مصر وتكون ملبدة بكثير من الملوثات المنظورة وغير المنظورة بالعين المجردة ، هذا بالاضافة إلى ما تفرزه البراكين من غازات وملوثات وما ينتج من حرائق النفايات ، وما ينجم من البحار والمحيطات من رذاذ معلق في الهواء .

إضافة إلى ما ينتج من صنع الانسان في الصناعات الكيماوية كصناعة السماد والبترول والمطاط والاسمنت والحديد والصلب واستخلاص المعادن ، وما ينجم من تشغيل محطات القوى التي تستعمل أنواع الوقود التقليدية ، وما ينبعث من الأنشطة التي تستعمل فيها أنواع من الوقود كالفحم والكيروسين والغاز وعمليات التخلص من المخلفات بحرقها .. الخ[١٣].

الآثار الصحية الناجمة عن تلوث الطريق :

إن تلوث الهواء له آثار سلبية مختلفة على الكائنات الحية كالانسان والحيوان والنبات ، وتتوقف طبيعة الأضرار التي تصيب الانسان بوجه خاص على نوع الملوثات ، ونسبة التلوث بالمواد الضارة ودرجة تركيزها ، ومدى حساسية الجسد للتأثر بهذه المواد وحالة الشخص الصحية العامة .

وعموما تتمثل أهم الآثار الصحية السيئة الناجمة عن التلوث في زيادة نسبة الاصابة بالأمراض التالية :

أ – تفاقم مرض الربو .

ب – ارتفاع نسبة أمراض الجهاز التنفسي وكثرة الأمراض الصدرية ، والتأثير على وظائف الرئة .

جـ – التأثير على كفاءة الجهاز الدوري والنقص في هيموجلوبين الدم ومستوى الكالسيوم والفوسفور فيه .

د – احتمالات زيادة نسبة الاصابة بالكساح بين الأطفال وفقر الدم .

هـ – احتمال زيادة انتشار نسبة الاصابة بسرطان الرئة .

و – زيادة احتمال الاصابة بالنزلات الشعبية المزمنة ، ونزلات البرد العادية .

ز – زيادة فرصة الاصابة بالاضطرابات النفسية والتهيج والاضطراب العام .

ح – بعض المشكلات الصحية الناجمة عن التلوث بالمعادن السامة أو بالاشعاعات .

وإذا كانت هذه الآثار الصحية تنجم عن تلوث الهواء بوجه عام ، والتي تعتبر مشكلات المرور عاملا مساعدا فيها ، فان لعوادم المركبات وما ينبعث منها من ملوثات أساسية أثرا مباشرا في الاصابة ببعض الأعراض والأمراض وذلك في حالة تركزها وارتفاع نسبة التعرض لها لفترة طويلة كما يلي :

(١) يعتبر غاز أول أكسيد الكربون أخطر الملوثات المنبعثة من المركبات ، حيث يتحد هذا الغاز السام بالدم مكونا مركب الكربوكس هيموجلوبين ، مما يعطل تجديد خلايا الجسم ويسبب الوفاة عند تعرض الشخص لتركيز عال منه ، أما عند التركيزات التي توجد بهواء المدن فان خطورة الاصابة تتوقف على مدى تركيز هذه الاصابة ، فاذا تعرض الانسان لتركيز قدره (٥ر ٠) ساعة من هذا الغاز لمدد طويلة ومستمرة ، يصاب الفرد بالصداع ، والشعور بالدوخة والغثيان ، وربما القيء مع اضطراب بسيط في الابصار ، وإذا تعرض إلى نسبة قدرها ١ر٠٪ منه فمن المفترض اصابته باغماء والتشنجات وهبوط في التنفس .

وعموما يؤدي التعرض بنسب منخفضة من أول أكسيد الكربون ولكن لفترات زمنية طويلة إلى ضعف في الجهد العضلي وفي تحمل المجهود الجسماني ، مع سرعة الاجهاد ايذاء المجهودات المحدودة ، فضلا عن زيادة كرات الدم البيضاء وزيادة زمن تجلط الدم ، وظهور زلال في البول واحتمال ظهور السكر فيه ، مع امكانية زيادة الضغط في الدم وتضخم الكبد وتلون الجلد والأغشية المخاطية باللون القرمزي .

كذلك وجد أن تركيز هذا الغاز يرتبط ارتباطا وثيقا بكثافة السيارات ، وهو يتغير مع الارتفاع عن سطح الأرض ، وبالطبع يتزايد هذا التركيز عند مكان وقوف جندي المرور خاصة عند السيارات نتيجة اعاقة الحركة والاختناقات ، والاشارات الضوئية ، وهو أمر يمتد تأثيره كذلك على قائد السيارة نفسه وعلى الموجود بالمكان نفسه وان كان ذلك بنسبة أدنى .

(٢) يؤدي تكرار استنشاق أبخرة البنزين بتركيزات منخفضة ، إلى ظهور آثار مزمنة بعد فترة طويلة ، مثل التأثير على سلامة الجهاز العصبي بظهور بعض الأعراض مثل القلق والصداع والرعشة والاحساس بخذلان في الأطراف ، مع انخفاض الشهية للطعام وشعور بالغثيان ، وتأثير في عدد كرات الدم الحمراء يؤدي إلى نوع من الانيميا الحادة .

(٣) يؤدي تنفس الغازات الناجمة عن احتراق المواد الهيدروكربونية إلى الاصابة بآلام الزور والصدر والسعال ، وفي حالة تكرار التعرض لها لمدة طويلة قد ينتج عنها الاصابة بضيق التنفس والزرقان وارتشاح الرئة .

(٤) يؤثر استنشاق الرصاص باعتباره عنصرا ساما ينجم عن عوادم المركبات إلى التأثير على انزيمات الدم المكونة للهيموجلوبين والاصابة بالانيميا كما أنه يعتبر عاملا أساسيا ومؤثرا على الجهاز العصبي لدى الأطفال بوجه خاص .

---

(١٣) شفيقة ناصر . أثر تلوث الهواء من عادم السيارات والضوضاء على المجتمع ، القاهرة . أكاديمية الشرطة ، كلية الضباط المتخصصين ، ١٩٧٩ ، ص ص ٣ – ٦ .

(٥) يؤدي استنشاق الهواء الملوث بأبخرة مركبات الديزل والجازولين والكيروسين بنسب مرتفعة إلى أعراض تصيب الشخص مثل الصداع والغثيان والشعور بحرقان في الصدر ، وفي حالات شدة تركيز التعرض لها يصاب الشخص باضطرابات عصبية ، أو اغماء وهبوط في التنفس .
(٦) يؤدى التعرض للمؤثرات الفوتوكيمائية إلى إصابة الجهاز التنفسي واحتقان العين .

٢ - التأثير الناجم من حوادث المواصلات :

تعد مشكلة المواصلات من المشكلات التي تعيق تطور المجتمعات ، وتقف حجر عثرة في سبيل تحقيق التنمية الشاملة فيها ، فهناك ارتباط وثيق بين مشكلات المرور و بين التطور الاقتصادي باعتبار أن كلا من الازدهار الصناعي والزراعي يحتاج إلى وسيلة النقل اللازمة .

كذلك فان الخسائر الناجمة عن حوادث المرور سواء في الأرواح أو الاصابات والعاهات ، أو في الخسائر المادية ، تعتبر معوقا أساسيا من معوقات التنمية في المجتمع ، وذلك بالنظر إلى تفوق آثار الخسائر الناجمة عن تلك الحوادث على كل أنواع الجرائم الأخرى ، بل إنها قد تجاوز في كثير من الأحيان مجموع ما تتكبده الدولة من أموال تنفق على مختلف أجهزة الشرطة .

والجدول التالي رقم (٢) يشمل مقارنة لمتوسط معدلات الحوادث الناجمة عن المرور وعن غير المرور .

جدول رقم (٢)
مقارنة حوادث المرور بغيرها من الحوادث

البيان / السنة	جنح القتل الخطأ		جنح الاصابة الخطأ	
	حوادث المرور	حودات أخرى	حوادث المرور	حوادث أخرى
١٩٨٠	٤٤٦٠	١٦٥٢	٢١٣٨٦	١٤٥٠٥
١٩٨١	٤٤٤٦	١٨٤٥	٢٣٣٥١	١٤٦٣٠
١٩٨٢	٥١٧٢	١٩٥٥	٢٤١١٣	١٥٢٩٧
المجموع	١٤٠٧٨	٥٤٥٢	٦٨٨٥٠	٤٤٤٣٢

يتضح من الجدول السابق أن نسبة القتل الخطأ نتيجة حوداث المرور في السنوات المشار اليها تبلغ ١ر٧٢٪ من اجمالي حوادث القتل الخطأ ، كذلك تبلغ نسبة الاصابة الخطأ نتيجة لحوادث المرور ٩ر٦١٪ من اجمالي حوادث الاصابة في المدة المشار اليها .

وهذا يعني أن الخسائر في الأرواح التي ينتج عنها وفاة وتلك التي تنجم عنها اصابات وعاهات نتيجة لحوادث المرور تفوق خسائر من مختلف الحوادث الأخرى سواء من الأعيرة الطائشة أو سقوط الأبنية ... الخ .

ويجب أن يؤخذ في الاعتبار أن الاحصاءات السابقة لا تعبر عن الواقع الفعلي ، فهناك عدد من الحوادث لا يبلغ عنها ويمكن تقديرها بنسبة تصل إلى ١٥٪ من البيانات السابقة ، كذلك هناك عدد آخر يبلغ عنه ولا يسجل[١٤] .

وفيما يتعلق بخصائص ضحايا حوادث المواصلات من حيث أعمارهم فان الجدول رقم (٣) يوضح ذلك .

---

(١٤) وهب عبد المتعال ، مشكلة المرور مشكلة سلوكية ، القاهرة ، أكاديمية الشرطة ، كلية الضباط المتخصصين ، ١٩٨٠ ص ١٠

جدول رقم (٣)
خصائص ضحايا حوادث المرور من حيث الناحية العمرية

البيان فئات السن	وفاة	اصابة	اجمالي	النسبة المئوية
٠ –	١٢	٣٥	٤٧	٢ر٠
٥ –	١٤	٤٣	٥٧	٢ر٤
١٠ –	٨	٦٧	٧٥	٣ر١
١٥ –	٢٣	١٦٢	١٨٥	٧ر٨
٢٠ –	٤٠	٣٩٩	٤٣٩	١٨ر٥
٢٥ –	٤٩	٣٤٩	٣٩٨	١٦ر٧
٣٠ –	٥٧	٣٧٠	٤٢٧	١٨ر٠
٣٥ –	٣٥	٢٢٣	٢٥٨	١٠ر٩
٤٠ –	٤٠	١٦٠	٢٠٠	٨ر٤
٤٥ –	١٧	١٠٨	١٢٥	٥ر٣
٥٠ –	١٠	٥٢	٦٢	٢ر٦
٥٥ –	١٠	٣٨	٤٨	٢ر٠
٦٠ –	١٠	٢٤	٣٤	١ر٤
٦٥ –	٠٠	٩	٩	ر٤
٧٠ –	١	٣	٤	ر٢
٧٥ –	٤	٢	٦	ر٣
المجموع	٣٣٠	٢٠٤٤	٢٣٧٤	١٠٠٪

يتضح من الجدول السابق أن أكثر الفئات تعرضا لحوادث المواصلات سواء بالوفاة أو الاصابة هم الأفراد في الفئات العمرية من (١٥ عاما وحتى ٥٠ عاما) ، حيث بلغت نسبتهم ٨٥ر٦٪ من اجمالي ضحايا حوادث المرور ، وبتخصيص أعم نجد أن ٧٢ر٥٪ من ضحايا حوادث المرور تقع أعمارهم في الفئات من (٢٠ وحتى ٤٥ سنة) .

وهذا يعني أن حوادث المواصلات تهدر أكثر فئات المجتمع وتستنفذ أكثرهم طاقة وتصيب أجزلهم قدرة على العطاء والانتاج وتحقيق التقدم في البلاد ، وهو أمر يمكن معه أن نستنتج إلى أي مدى تؤثر مشكلات المرور بوجه عام (وحوادث المواصلات بوجه خاص على التنمية في المجتمع المصري) .

هذا ويمكننا أن نلقي الضوء أكثر وضوحا على حوادث المرور في المجتمع المصري بوجه عام وفي القاهرة بوجه خاص من خلال ما أمكننا الحصول عليه من بيانات تصف هذه الظاهرة وأبعادها وجوانبها المختلفة ، وذلك وفقا للاحصاءات المتاحة في أول عام ٨٤ ، وكما وردت بكل من ادارة مرور القاهرة ، وادارة المعلومات بوزارة الداخلية ، وبالمركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية كما يلي [(١٥)] :

أ – تبين أن معظم حوادث المرور يكون ضحاياها من الشباب الذكور في سن الانتاج ما بين – ٢٠ – ٤٥ عاما . (انظر الملاحق الجدول رقم «٧») .

ب – متوسط نوع الخسائر الناجمة عن حوادث المرور في القاهرة سنويا يكون (٣٤٩) حالة وفاة بنسبة ١٤٪ من اجمالي الخسائر ، عدد (٢١٣٩) مصاب بنسبة ٨٦٪ . (انظر الملاحق الجدول رقم «٨») .

جـ – أكثر أنواع الحوادث تنجم عن التصادم من الجانب (٣٦٠) حالة بنسبة ٤٤ر٤٪ من اجمالي الحالات ، يليها التصادم من الخلف (٣٠٤) حالة بنسبة ٣٧ر٦٪.

د – أكثر وسائل النقل التي تقع لها حوادث المرور هي :
سيارات الركوب (٧٦٩) حالة بنسبة ٣١ر٤٪ من اجمالي حوادث المرور .

---

(١٥) محمد شفيق . مشكلات المرور . مرجع سابق ، ص ص ٩٠ – ٩٥

يليها سيارات النقل (٤٧٣) حالة بنسبة ٣ر١٩٪ من اجمالي حوادث المرور .
ثم اللوري (٢٥٣) حالة بنسبة ٣ر١٠٪ من اجمالي الحوادث .
فالدراجة العادية (٢٤٧) حالة بنسبة ١ر١٠٪ من اجمالي حوادث المرور .

هـ – أكثر شهور السنة في عدد حوادث المرور هو شهر مايو (٣٠٥) حالة بنسبة ٢ر١٢٪ من اجمالي عدد الحوادث يليه شهر يوليو (٨٨) حالة بنسبة ٦ر١١٪ فشهر مارس . (انظر الملاحق الجدول رقم «١١») .

و – الاحد هو أكثر أيام الاسبوع التي تقع فيها حوادث المرور تكون بنسبة ١ر١٦٪ من اجمالي حوادث الاسبوع ، بينما يكون الجمعة هو أقلها ونسبة الحوادث فيه هي ٣ر١١٪ ، كذلك تكون أكثر ساعات اليوم في عدد الحوادث هي ما بين الثامنة والحادية عشر صباحا ونسبتها ٧ر٢٤٪ من اجمالي الحوادث في اليوم ، وما بين الثانية والخامسة بعد الظهر ونسبتها ٢ر٢٤٪ ، بينما أقل ساعات في عدد حوادث المرور هي ما بين الثانية والخامسة صباحا ونسبتها هي ٨ر٤٪ من اجمالي عدد حوادث اليوم .
وبتخصيص أعم تكون أكثر الحوادث وقوعا في الفترة من الثامنة إلى العاشرة من صباح يوم الأحد ، ومن الثانية حتى الثالثة يوم الخميس . (الجدول رقم ١٢) .

ز – تقع معظم الحوادث نهارا في وقت (الصحو) وعلى طرق مرصوفة بشكل جيد ، بينما أقلها يقع ليلا وعلى طرق غير مرصوفة . (الملاحق جدول رقم «١٣») .

ح – تكون معظم الحوادث في تقاطعات الطرق ، وتزيد الحوادث عموما في المدن عنها في القرى . (الملاحق جدول رقم «١٤») .

ط – يعتبر طريق الاسكندرية / القاهرة الزراعي هو أكثر الطرق السريعة في عدد الحوادث التي تقع عليه حيث بلغ عددها في عام (١٩٨٣) بنسبة ٤ر٥٤٪ من اجمالي عدد الحوادث على الطرق السريعة ، يليه طريق اسكندرية الصحرواي(٢٧٢) حادثا بنسبة ٤ر١١٪ فطريق السويس (٢٣٢) حادثا بنسبة ٧ر٩٪ وكانت أقل الطرق السريعة في عدد حوادثها هي طريق الفيوم (١٠٤) حوادث بنسبة ٣ر٤٪ من اجمالي الحوادث . (انظر الملاحق جدول رقم «١٥») .

وإذا ما حاولنا أن نجتهد في ابراز جانب من الآثار السلبية الناجمة عن حوادث المواصلات ومدى تأثيرها على التنمية في المجتمع وذلك اعتمادا على بعض البيانات الرقمية المتاحة على سبيل المثال فمن الممكن الجنوح إلى بعض المؤشرات التالية المتعلقة بآثار حوادث المرور خلال خمس سنوات فيما يتعلق بالقتل والاصابة والتلفيات كما يلي :

جدول رقم (٤)
حوادث الطرق في جمهورية مصر العربية
في الفترة من ١٩٧٥ إلى ١٩٨٠ ★

نوع الضرر / السنة	قتل	اصابة	تلفيات
١٩٧٥	٣٦١٨	١٧٢٤٢	٣٠٠٤
١٩٧٦	٤٢٣٠	٢٠٠٦٦	٣٠٠١
١٩٧٧	٤١٨٥	٢٢١٣٩	٣٥٦٥
١٩٧٨	٤٧٨٦	٢٠٦٣٦	٦٩٤١
١٩٧٩	٥٩٢٨	٢٤٢٠٧	٧٠٢٥
١٩٨٠	٤٩٩٩	٢٢٥١٩	٤٦٠٩
المتوسط	٥٥٤٩	٢٥٣٦٢	٥٦٢٩

(★) هناك أعداد أخرى كبيرة من حوادث المواصلات لا يبلغ عنها ولا تسجل وبالتالي لم تحصر أرقام ضحاياها والخسائر فيها .

ويتضح من الجدول التالي أن متوسط حالات الوفاة الناجمة عن حوادث المواصلات في عام هو (٥٥٤٩) ، وان متوسط حالات الاصابة في هذه الحوادث هو (٢٥٣٦٢) . في حين يكون متوسط عدد حالات التلفيات السنوية هو (٥٦٢٩) .
ومن الجدير بالذكر أن فقد مثل هذه الأعداد واستنزالها من قوة العمل المنتجة في المجتمع باعتبار أن حوالي ٨٠٪ من ضحايا حوادث المرور يكونون في سن العمل والقدرة على الانتاج وتحقيق التنمية ، سواء كان هذا الفقد دائما كما في حالات الوفاة أو اصابات المرور التي ينجم عنها حالات عجز أو عاهات كلية أو شبه كلية ، أو كان هذا الفقد مؤقتا كما في حالة الاصابة بعجز جزئي أو باصابة تحتاج إلى علاج وقتي لها تأثيرها على التنمية .

أضف إلى ذلك التكلفة التي يتكلفها المجتمع بالنظر لما سبق أن أنفقه في تعليم وتأهيل وتدريب أولئك الذين راحوا ضحايا لحوادث المرور ، فضلا عن نفقات العلاج التي يتكبدها المجتمع على علاج بعض المصابين منهم .

هذا بخلاف الآثار المادية الأخرى الناجمة عن التلفيات التي تنتج من حوادث المرور في المركبات أو المنشآت أو المنقولات ... إلخ التي تكون هي الأخرى عرضة لحوادث المرور .

فإنه بتضافر كل تلك الآثار يمكننا أن نؤكد بأن حوادث المرور في المجتمع تعتبر معوقا من معوقات التنمية فيه .

٣ - التأثير الناجم عن ضوضاء المواصلات :

تعتبر الضوضاء من مشكلات الحياة الأساسية التي تسبب أضرارا نفسية وصحية واضحة على الانسان اذا ما وصلت إلى حد معين من التأثير والحقيقة أن للانسان قدرة محددة للتعرض للأصوات العالية والحادة ، كما أن له طاقة محددة لتحمل الضوضاء لفترة معينة .

ففي الوقت الذي تقدر درجة الصوت المناسبة لتمكين الانسان من سماع الأصوات العادية بقوة (٦٠ ديسى بيل) ، فان زيادة القوة عن (٣٠ ديسى بيل) قد يؤدي إلى حدوث تلف دائم لقدرته السمعية ، كذلك فتعرضه لموجات صوتية مستمرة ولمدة طويلة وبقوة متوسطها (١٠٠ ديسى بيل) يؤدي هو الآخر لتأثير سلبي على القدرة السمعية لهذا الشخص ، ولا شك أن تلك الآثار تتوقف على عوامل مختلفة ربما يكون من أهمها هو حالة الشخص الصحية العضوية والنفسية ومدى كفاءة جهازه السمعي .

هذا بالاضافة إلى نوع الصوت المنبعث ومدى حدته ودرجة قوته وبعد مصدره ومدة التعرض له وتوقيت هذا التعرض الخ ...

والانسان يتعرض في حياته العادية لمصادر مختلفة من الضوضاء بعضها يتعلق بوسائل المواصلات ، أو بأعمال الحفر والتشييد ، أو بأصوات الآلات الصناعية ، أو نتيجة استخدام المكبرات الصوتية أو من الأصوات المرتفعة لبعض وسائل الترفيه والاعلام كالمذياع أو السينما والتليفزيون ، أو من المناقشات الحادة أو المشاجرات التي يصاحبها أصوات مرتفعة ... الخ .

وتعتبر المواصلات من أهم مصادر الإزعاج في المدن ، ويوضح الجدول التالي بعض مستويات الضوضاء المصاحبة للسيارات المارة بالطرق المختلفة في مصر مقدرة بالديسى بيل .

جدول رقم (٥)

بعض مستويات الضوضاء المصاحبة للسيارات المارة في مصر في طرق مختلفة مقدرا بالديسى بيل

التوقيت	نهارا	ليلا
شارع رئيسي مزدحم بالسيارات ووسائل النقل الأخرى مثل (رمسيس)	٦٠ - ٧٥	٥٠ - ٦٠
طريق سريع بين المحافظات مثل (القاهرة / الاسكندرية الزراعي)	٦٥ - ٨٠	٥٠ - ٧٥
شارع جانبي على بعد من ٢٠ - ٤٠ مترا	٦٠ - ٧٥	٤٥ - ٦٠

ويتعرض الانسان لمصادر عديدة من الضوضاء تنبعث من مختلف أنواع المركبات مثل :

- الضوضاء المنبعثة من المحرك أثناء دورانه العادي في الاشارات أو في حال انتظار السيارة .
- الضوضاء المنبعثة من المحرك أثناء تحرك السيارة بسرعة بطيئة .
- الضوضاء المنبعثة من المحرك أثناء تحرك السيارة بسرعة كبيرة .
- الضوضاء المنبعثة من عادم الموتور (الشكمان) .
- الضوضاء المنبعثة نتيجة استخدام آلات التنبيه والانذار العادية للسيارة .
- الضوضاء الناجمة عن استخدام الات التنبيه الموسيقية والحادة .
- الضوضاء الناجمة عن اهتزاز الموتور .
- الضوضاء الناجمة عن احتكاك الهواء بجسم السيارة .
- الضوضاء الناجمة عن مروحة التبريد .
- الضوضاء الناجمة عن مستخدمي هذه المركبات خاصة اذا تعددوا وارتفعت أصواتهم وبوجه خاص في المواصلات العامة .

ولا شك في أن درجة الضوضاء المنبعثة من المصادر السابقة يتعاظم تأثيرها كلما ساءت حالة المركبة ، وكفاءتها الفنية ، فلك أن تتخيل قدرة الضوضاء التي تحدثها دراجة بخارية (موتسيكل) يكون في عادمها ثقب أو شرخ أو كسر في طريق محاط بالمباني العالية

ويعاني من ازدحام السيارات العابرة وتكدسها في اختناقات متعددة ومتكررة .

كذلك لنا أن نتصور مقدار الضوضاء الناجمة عن اهتزاز محرك سيارة انتهى عمره الافتراضي والمقرر .

كما لنا أن نتوقع مدى الضوضاء التي تنجم من سيارات متعددة لا تتوقف عن استخدام آلات التنبيه بداع ودونما داع .

أضف إلى ذلك مقدار الجلبة والضوضاء التي يمكن أن تنبعث من تجمع الأفراد في وسائل المواصلات المختلفة وخاصة العامة منها .

ومن البديهي أنه كلما ضاق الطريق ، أو طالت مدة الرحلة أو مشوار التحرك ، أو زادت كثافة السيارات العابرة ، أو بطأت سيولة التحرك ، أو تعددت الاختناقات ، وامتدت مدد التوقف في التقاطعات والاشارات فان تأثير الضوضاء الناجمة عن تلك المركبات يكون أوضح أثرا وأشد ايلاما .

وعموما يمكن أن نشير إلى أن لضوضاء المرور آثارها السلبية على الحالة الصحية العامة للانسان (عضوية ونفسية) يمكن أن يكون لها أثرها المعوق على تنمية المجتمع ، باعتبار أن الفرد هو العنصر الأساسي لتحقيق التقدم والتنمية في أي مجتمع وذلك كما يلي :

أ – يمكن أن تتسبب ضوضاء المرور في حالة استمرارها مدة طويلة بقوة عالية (١٠٠ ديسى بيل) إلى حدوث تلف جزئي في قدرة الجهاز السمعي للفرد كما هو الحال عند السكنى في شوارع تعاني من ضوضاء المرور العالية المستمرة .

ب – قد ينجم عن تعرض الفرد إلى ضوضاء قريبة وحادة في قوتها (١٣٠ ديسى بيل) ومفاجئة (كآلة تنبيه مرتفعة وحادة ومفاجئة – أوصوت عادم عال ومكسور لمدة طويلة) إلى تأثير سلبي على كفاءة القدرة السمعية .

جـ – تؤدي الضوضاء المتكررة – في كثير من الأحيان – إلى زيادة احتمال الاصابة بقرحة المعدة أو الاثني عشر نتيجة زيادة افراز حمض الهيدرو كلوريد بزيادة نشاط العصب الحائر .

د – للضوضاء المتكررة تأثير في احتمال زيادة اصابة الانسان بارتفاع في ضغط الدم ، وربما يؤكد ذلك أن الأفراد الذين يقطنون في القرى ويعملون بالزراعة وبأعمال لا تتعرض للضوضاء يكونون أقل تعرضا من قرنائهم ممن يقيمون في المدن ويعملون في المصانع لارتفاع ضغط الدم .

هـ – أشارت بعض الدراسات إلى أن الضوضاء المستمرة لها تأثير سلبي على الدورة الدموية لدى الانسان .

و – تعتبر ضوضاء المرور عامل من عوامل الضغط النفسي خاصة اذا تعرض لها الفرد لفترة طويلة وفي رحلة يومية لسنوات متعددة أو أشهر طويلة ، فهي تسبب اصابته بالتوتر العصبي والقلق وسهولة الانفعال وعدم القدرة على التركيز وزيادة معدل الأخطاء وهي كلها تؤدي إلى تقليل القدرة الانتاجية وهو أمر يؤثر بالتالي تأثيرا سلبيا على التنمية في المجتمع .

ثانيـا : الآثار السلبية الناجمة عن استنفاذ مشكلة المواصلات للموارد المتاحة :

١ – تزايد نسبة الجرائم في المجتمع :

كلما تقدمت وسائل مقاومة الجريمة ، كلما تطورت أساليب المجرمين وابتكاراتهم في تنفيذها ، والعكس صحيح كلما تفنن المجرمون في أساليب إقدامهم على الجريمة كلما تطورت وسائل مواجهة الجرائم ومقاومة المجرمين .

ولا شك في أن مشكلات المواصلات الناجمة عن ازدحام وسائل المواصلات تعتبر عاملا هاما في زيادة اقتراف الجريمة ، وبوجه خاص جرائم النشل والآداب العامة ، حيث تكون للص في وسائل المواصلات العامة فرصة سانحة في أن يحقق أهدافه داخل مركبة تئن من تكدس المواطنين ، في مكان محدود تلتصق فيه الأجسام ، وتصعب فيه الحركة ، ويسهل فيه الاعتداء على المال والجسد .

كذلك فان عدم سيولة المواصلات وكثرة اختناقاتها وبطء حركة المركبات ، وكثافتها بشكل يعيق حركتها لهي عوامل جوهرية في تزايد معدلات الجريمة أيضا الموجهة إلى وسائل المواصلات الخاصة ، بما يحقق سهولة نشل وخطف المصوغات والحقائب والمملوكات وكل ما يمكن حمله غدرا من تلك السيارات أثناء تمهلها أو توقفها في الطرق المختلفة .

وعن جرائم النشل التي وقعت عام ١٩٨٤ وضبط المتهمون فيها متلبسين بارتكاب جريمتهم فان الجدول التالي رقم (٦) يوضحها .

جدول رقم (٦)
بيان بجرائم النشل التي وقعت عام ١٩٨٤
في وسائل المواصلات *

البيان الشهر	نشل تلبسي			اجمالي
	عادي	عسكري	حدث	
يناير	٥٥	١٤	٧	٧٦
فبراير	٥٨	٤	٩	٧١
مارس	٤٨	١٠	٨	٦٦
ابريل	٤٥	٣	٥	٥٣
مايو	٦٦	٦	١٠	٨٢
يونيو	٢١	٢	١	٢٤
يوليو	٤٦	٨	٦	٦٠
أغسطس	٤٠	١٢	٧	٥٩
سبتمبر	٣١	٧	٩	٤٧
أكتوبر	٤٨	٩	١٠	٦٧
نوفمبر	٥٣	٤	٥	٦٢
ديسمبر	٤١	٨	٧	٥٦
المجموع	٥٥٢	٨٧	٨٤	٧٢٣

(★) وزارة الداخلية ـ شرطة النقل والمواصلات ـ قسم مكافحة جرائم النشل .

٢ - زيادة حجم النفقات :

تؤدي مشكلات المواصلات المتمثلة بوجه خاص في اختناقات الطرق ، وتكدس المركبات وازدحام الشوارع إلى بطء سيولة المواصلات وانخفاض سرعة السيارات ، وطول فترات الانتظار في الطرق واشارات المرور ، وهو أمر يؤدي بالتالي إلى زيادة الاستهلاك في وسائل المواصلات سواء العامة منها أو الخاصة ، من حيث الوسيلة ذاتها ومحركها وقطع غيارها وأجزائها المختلفة ، هذا فضلا عن زيادة نسبة الفاقد في الوقود والزيوت والشحومات .... فمعدل استهلاك السيارة من الوقود يقل عند سرعة معينة (هي السرعة الاقتصادية للمحرك) وذلك طبقا لكل نوع من السيارات ، وهذه السرعة في العادة تزيد قليلا في متوسط معدلها عن منتصف أقصى سرعة مقدرة لطاقة السيارة ، هذا يعني أن بطء السيارة وتضاؤل سرعتها إلى الحد الذي تكاد تسير فيه على السرعة الأولى ، يعني ارتفاع معدل استهلاك الوقود فيها إلى حد كبير ، وهذا يتبعه استهلاك آخر في الزيوت والمحرك والاطارات ... الخ .
أضف إلى ذلك اختناقات المرور وبطء سيولة السيارات ينتج عنها مزيد من استهلاك الطرق والاحتياج إلى صيانتها ، واعادة ترميمها على فترات أقل ، وهذا من شأنه أن يوجد منفذا آخر للانفاق ، كما أن الاهمال في هذا الموضوع – وهو أمر وارد في بعض الاحيان – يكون له آثاره السلبية على حركة المرور من ناحية ومن ناحية أخرى على حال المركبات ذاتها .

هذا وتواجه الدولة مشكلات المرور واختناقاته بمزيد من المشروعات القومية التي تنشأ لمواجهة ذلك ، وقد وصل عددها في الثلاث سنوات الأخيرة إلى ١٥ نفق وكوبري وطريق علوي . وهي بلا شك تمثل مجالا ضخما للانفاق وتحميلا كبيرا على الاقتصادي القومي .
وعلى ذلك فإن هذا الاستنزاف في الموارد وذلك الهدر في الامكانات وتلك الزيادة في النفقات ، وما يتبعها من ضياع واستهلاك للطاقات والمعدات والثروات يؤثر تأثيرا سلبيا ومباشرا على التنمية في المجتمع المصري .

٣ – استنفاذ الوقت في المواصـــلات :

ولا شك في أن هناك ارتباطا جوهريا بين كفاءة المواصلات في المجتمع وإمكانية استغلال الوقت المتاح لابناء المجتمع فيما يمكن أن يعود بالنفع على ذلك المجتمع ، وبما يساهم في تحقيق التنمية ويؤدي إلى مزيد من التقدم .

وهذا يعني أنه كلما زادت حدة مشكلة المواصلات في مجتمع ما ، زادت معها نسبة الوقت الضائع سدى ، والزمن المهدر والفاقد في غير نفع حقيقي .

ولقد أوضحت نتيجة دراسة ميدانية على فئات مختلفة من القاطنين في مدينة القاهرة عديدا من الحقائق التي يمكن الاستناد إليها والاستفادة بها في التحقق من مدى ما يستنفذ من وقت غال لابناء هذا المجتمع يضيع بسبب مشكلات المواصلات القائمة .

هذا وقد تبين أن متوسط المسافة التي يقطعها الأفراد من المنزل إلى مكان العمل يوميا هي ١٦ر٥ كم بينما بلغ متوسط عدد الكيلو مترات التي يقطعها الشخص يوميا في تنقلاته بوجه عام ٤١ كم .

كذلك اتضح أن الأفراد يقضون في رحلة الذهاب إلى عملهم يوميا زمنا متوسطا قدره ساعة و ١٥ دقيقة في حين يقضون في رحلة عودتهم من عملهم إلى المنزل زمنا متوسطا قدره ساعة و ٧ دقائق .

وربما يرجع الفرق الطفيف في الزمن المستهلك بين رحلة الذهاب ورحلة الاياب إلى أن غالبية الأفراد ينطلقون إلى أعمالهم في الصباح في وقت متقارب أو في ساعة شبه محدودة وهو أمر يزيد من أعباء الطرق وبالتالي يطيل من زمن رحلة الذهاب بينما تختلف كثير من المصالح في توقيت صرف عمالها وموظفيها ، اضافة إلى أن كثيرا منهم يحرص على الوصول إلى عملهم في توقيته بينما ينصرف البعض من عمله في توقيت مبكر . وهو أمر قد يقلل – إلى حد ما – من ضغط المرور في ساعات الانصراف قياسا بساعات الوصول الصباحية .

وعموما يتضح إلى أي حد تستنفذ مشكلة المواصلات في المجتمعات المختلفة وقت ابنائها وإلى أي حد تهدر اختناقات المرور الوقت ، وهو أمر ينعكس بالقطع على التنمية في المجتمع سلبا .

ثالثـا : أنسب الحلول المقترحة لمواجهة مشكلة المواصلات في المدن المزدحمة :

لا شك في أن لمشكلة المواصلات آثارا سلبية في المجالات المختلفة ، وهذا أمر يحتم علينا أن نتحسب لمواجهة هذه المشكلة المتفاقمة بقرارات تنفيذية وإدارية جريئة ، تعتمد على دراسات علمية متعمقة ، وذلك حتى لا نفاجأ بموقف لا نتوقعه ولم نستعد له ، وحتى لا يكون تحركنا من منطلق رد الفعل وهو ما ينعكس على الحياة في المجتمعات ، وعلى التنمية في البلاد ، وعلى التقدم والرفاهية للسكان .

وعلى وجه العموم نشير لأهم التوصيات المقترحة في هذا المجال ، وقد قامت أجهزة الدولة المختلفة بالفعل بمجهودات مشرفة في تنفيذ بعضها على أمل تحقيق مستقبل قريب يكون أكثر اشراقا فيما يتعلق بالمواصلات ومواجهة مشكلاتها في مصر بوجه عام والقاهرة بوجه خاص حفظها الله ورعاها ، وهو ما ينطبق على مثيلاتها من المدن العربية العزيزة ، وبوجه عام تتمثل أهم هذه الحلول المقترحة فيما يلي : –

١ – التوسع في انشاء مدن ومجتمعات جديدة في المناطق غير الأهلة بالسكان وعلى امتداد الطرق الصحراوية ، على أن تكون مكتفية بذاتها من جميع النواحي وتتيح لقاطنيها والعاملين فيها الاقامة الدائمة بها دون مغادرة بعد انتهاء أعمالهم إلى جهات أخرى وذلك للمساهمة في تخفيف حدة الضغط على المواصلات وحدة الازدحام في المدن الكبرى .

٢ – تغيير توقيتات العمل اليومية بما يحقق اختلاف ساعات بدء العمل وإنتهائه في الجهات المختلفة لحل مشكلة ساعات الذروة وتوزيع كثافة المرور على أوقات اليوم .

٣ – تغيير أيام العطلات والراحة الاسبوعية لتكون متناوبة بالنسبة لجهات العمل المختلفة على مدار الاسبوع .

٤ – النقل التدريجي لعدد من المصالح والوزارات والمصانع ومراكز التعليم والترفيه والمستشفيات والجهات الخدمية إلى المدن ومراكز العمران الجديدة وبما يحقق كفاية سكانها منها .

٥ – وقف الهجرة إلى القاهرة أو المدن العربية المزدحمة بما يساهم في نقص الأعداد من سكانها والسيارات المتحركة عبر طرقها مع تشجيع الهجرة منها إلى المناطق العمرانية الجديدة أو إلى المناطق الأصلية للمهاجرين مع تيسير الاقدام على الهجـــرة الخارجية .

٦ – زيادة الكباري والطرق العلوية والانفاق التي تساهم في حل مشكلات الاختناقات وتساهم في سيولة المواصلات في مناطق يتم دراستها بعناية وبما لا يحقق مجرد ازاحة الاختناق لمسافة معينة .

٧ – التوسع في إنشاء الطرق الدائرية حول المدينة ، لتفادي مرور السيارات العابرة من الدخول إلى وسط المدينة ، مع تكملة شبكة الطرق الدائرية التي تحيط بها بما يقلل من حركة المرور المخترق لها .

٨ – تشييد الجراجات المتعددة الطوابق خاصة في خارج نطاق وسط المدينة تتيح لقادة السيارات الخاصة ترك سياراتهم بها واستخدام المواصلات لتخفيف الضغط عن وسط المدينة .

٩ - دراسة أساليب التوسع في تحقيق الاسكان الوظيفي (بأن يكون محل السكن في نطاق محل العمل) والعمل على أن تقوم كل جهة عمل بتخصيص وسائل مواصلات وخطوط داخلية خاصة بها تحقق نظام النقل الجماعي لموظفيها وعمالها لمواجهة معاناة الأفراد والمساهمة في مواجهة مشكلة المواصلات .

١٠ - تشجيع الركوب الجماعي في السيارات الخاصة المملوكة للأفراد بعد توفير الضمانات الأمنية اللازمة التي تدفع الأفراد حاليا للعزوف عن هذا الاقتراح .

١١ - التوسع في تسيير خطوط من الميكروباس بتعريفة محددة وهي وسيلة ثبت نجاحها في كثير من المدن المزدحمة .

١٢ - انارة الطرق السريعة بين المحافظات بقدر الامكان – على أن تساهم كل محافظة فيما يتعلق بالطرق الزراعية – بانارة المنطقة التي بمحاذاة حدودها وذلك بهدف تقليل معاناة قائدي السيارات ليلا وخفض معدلات الحوادث بتلك الطرق .

١٣ - زيادة السرعة المسموح بها في الطرق السريعة بمقدار ١٠ – ٢٠ كم/ ساعة عن المسموح به حاليا لتحقيق سيولة أكبر في المرور بها خاصة في أوقات الذروة وفصول الطوارىء (موسم التصييف مثلا) مع تشديد العقوبة على المخالفين في هذه الحالة .

١٤ - تحسين مواصفات وقود السيارات مع الحد من استيراد السيارات ذات السعة الكبيرة وكذلك المستعملة من الخارج وأيضا السيارات التي تعتمد على السولار فضلا عن التوسع في استخدام وسائل النقل العام التي تعتمد على الطاقة الكهربائية .

١٥ - التوسع في استعمال منقيات مخلفات وسائل النقل ، واستخدام أجهزة التحليل وفحص غازات العادم مع تشجيع جلبها وسهولة استيرادها وتخفيض ثمنها وجمركها مع تعميم المحطات المتطورة لفحص السيارات فنيا ، والاهتمام بالصلاحية الفنية للمركبات ، وتكثيف الحملات المزودة بالأجهزة الفنية اللازمة لضبط غير الصالح منها مع اصدار قانون يحتم أن تحمل كل سيارة شهادة صلاحية للسير مع وقف السيارات ذات العادم العالي .

١٦ - الزام الجهات المختلفة وقائدي السيارات الخاصة باستخدام الأجهزة الحديثة والمواد الكيميائية التي تمتص غاز أول أكسيد الكربون في طريق خروج العادم بوضع الفلتر اللازم على عوادم السيارات ، مع الزام الهيئات الحكومية بالاهتمام بمراقبة أجهزة الصيانة والفحص الفني بها .

١٧ - الاهتمام بزراعة الأشجار في الطرق وحول المدن وترك مساحات كافية للمنتزهات والحدائق والأشجار لأهميتها في تقليل التلوث .

١٨ - إعادة تخطيط وتحسين شبكات الطرق بما يحد من التلوث عند الاختناقات والتقاطعات وبما يقلل من عدد مرات توقف السيارة وتفادي استخدام السرعات البطيئة ، مع دراسة الشوارع التي يمكن اخلاؤها من مرور المركبات وقصرها على عبور المشاة فقط حتى يمكن السيطرة على تلوث الهواء المنبعث من عوادم السيارات ، مع تقليل تعرض المناطق السكانية ذات الكثافة العالية للتلوث بمنع أو الحد من مرور السيارات بها .

١٩ - التأكد من تنفيذ القرارات الصادرة بشأن استعمال آلات التنبيه ، مع دعم ذلك بقرارات أخرى تحد من الضوضاء وتواجهها في المناطق الصناعية والسكانية مع منع استخدام آلات التنبيه إلا في الحدود الضرورية والطارئة أسوة بما هو معمول به في معظم المجتمعات الأجنبية المتقدمة مع تلافي ضوضاء الصوت الناجمة عن عوادم أنواع معينة من السيارات ووسائل النقل بتركيب الأجهزة الكاتمة للصوت .

٢٠ - العمل على زيادة حجم البضائع التي يتم نقلها بالسكك الحديدية وبواسطة النقل المائي ، بما يقلل من تخفيف الضغط على وسائل النقل البري .

« والله ولي التوفيـــق »



جدول رقم (٧)
ضحايا حوادث المرور وفقا للنوع والعمر

البيــان / فــئات العمــر	ذكــــور		انــــاث		اجمالـــــي	
	عدد	٪	عدد	٪	عدد	٪
٠ -	١٦	٧ر٠	٨	٣ر٥	٢٤	١٠ر٥
١٠ -	٢٨	١٢ر٢	١٨	٧ر٨	٤٦	٢٠ر١
٢٠ -	٤٠	١٧ر٥	٨	٣ر٥	٤٨	٢١ر٠
٣٠ -	٣١	١٣ر٥	٧	٣ر٢	٣٨	١٦ر٦
٤٠ -	٢٢	٩ر٦	٨	٣ر٥	٣٠	١٣ر١
٥٠ -	١٩	٨ر٣	٤	١ر٧	٠٢٣	١٠ر٠
٦٠ -	١٥	٦ر٥	١	ر٤	١٦	٧ر٠
٧٠ -	٢	ر٩	٢	ر٩	٤	١ر٧
المجمــــوع	١٧٣	٧٥ر٥	٥٦	٢٤ر٥	٢٢٩	١٠٠ر٠

جدول رقم (٨)
متوسط نوع الخسائر في حوادث المرور في عـــام

وفــــاة		اصابـــة		اجمالــــي	
عــدد	٪	عــدد	٪	عــدد	٪
٣٤٩	١٤ر٠	٢١٣٩	٨٦ر٠	٢٤٨٨	١٠٠ر٠

جدول رقــم (٩)
كيفية الإصابة في حوادث المرور

من الخلف		من الجانب		بالمواجهة		بمشاة		بحيوان		بعائق		آخر		الجملة	
عدد	٪	عدد	٪	عدد	٪	عدد	٪	عدد	٪	عدد	٪	عدد	٪	عدد	٪
٣٠٤	٣٧,٦	٣٦٠	٤٤,٤	٧٠	٨,٧	٥٨	٧,٢	-	٠,٠	-	٠,٠	١٧	٢,١	٨٠٩	



جدول رقم (١٠)

توزيع حوادث المرور وفقا لنوع وسيلة النقل

الاصابة / نوع الوسيلة	وفاة	اصابة	مجموع	
			عدد	٪
دراجة عادية	٦٥	١٨٢	٢٤٧	١٠ر١
دراجة بخارية	٣	٨	١١	ر٤
دراجة بخارية بصندوق	٨	٥٣	٦١	٢ر٥
سيارة ركوب	٩٢	٦٧٧	٧٦٩	٣١ر٤
سيارة نقل	٦٦	٤٠٧	٤٧٣	١٩ر٣
ميكروباص	١١	١٣٠	١٤١	٥ر٨
سيارة بيك آب	٣٣	٢٠٨	٢٤١	٩ر٩
لوري	٣٣	٢٢٠	٢٥٣	١٠ر٣
لوري بمقطورة	٨	٦٦	٧٤	٣ر١
أوتوبيس	٢٦	١٢٥	١٥١	٦ر٢
جرار زراعي	٣	١٤	١٧	ر٧
حفار	١	٧	٨	ر٣
مجموع اجمالي	٣٤٩	٢٠٩٧	٢٤٤٦	١٠٠ر٠

جدول رقم (١١)

عدد حوادث المرور في عام موزعة على أشهر السنة

البيان / الشهور	عدد	٪
يناير	٧	ر٣
فبراير	١٩	ر٨
مارس	٢٨٤	١١ر٤
ابريل	٢٧٦	١١ر١
مايو	٣٠٥	١٢ر٢
يونيو	٢٠٧	٨ر٣
يوليو	٢٨٨	١١ر٦
أغسطس	٢٢٠	٨ر٨
سبتمبر	٢٦٨	١٠ر٨
أكتوبر	٢٣٧	٩ر٥
نوفمبر	١٧٦	٧ر١
ديسمبر	٢٠٤	٨ر١
الاجمالي	٢٤٩١	١٠٠ر٠

جـدول رقـم (١٢)
عدد حوادث المرور موزعة على ساعات اليوم وأيام الاسبـوع

الساعة / أيام الاسبوع	السبت	الأحد	الاثنين	الثلاثاء	الأربعاء	الخميس	الجمعة	الجملة / المجموع
١/٥	١٢	١٧	٩	٩	١٠	١٠	١٣	٨٠
٣/٢	٧	٨	١	٥	٤	٧	٧	٣٩
٥/٤	٩	٦	٤	٩	٣	١٠	٦	٤٧
٧/٦	٢٤	٢٧	٢٦	٢٧	٢٩	٢٤	١٤	١٧١
٩/٨	٣٠	٣٩	٢٨	٢٥	٣١	٢٦	٢٥	٢٠٤
١١/١٠	٣٧	٣٨	٣٦	٣٠	٣٦	٣١	٢٦	٢٣٤
١٣/١٢	٣٠	٢٨	٣٤	٢٤	٢١	٣٩	٢١	١٩٧
١٥/١٤	٢٤	٢٦	٤١	٣٧	٣١	٣٧	٢٣	٢١٩
١٧/١٦	٣٢	٣٦	٣٠	٣٦	٣٥	٢٢	١٨	٢٠٩
١٩/١٨	٢٧	٢٤	١٧	٢٥	٢٣	٣٣	١٩	١٦٨
٢١/٢٠	١٣	١٩	٢٣	١٥	١٤	١١	١٩	١١٤
٢٣/٢٢	١٣	١٧	١٠	١٤	١٢	١٣	١٠	٨٩
المجمـوع	٢٥٨	٢٨٥	٢٥٩	٢٥٦	٢٤٩	٢٦٣	٢٠١	١٧٧١



جدول رقم (١٣)
توزيـع حوادث المرور وفقا لحالة رصف الطريق

حـالة الرصـف	النسبـة المئويـة
جيـــد	٩٨ر٠
ردىء	١ر٥
غيـر مرصــوف	٥ر

جـدول رقـم (١٤)
توزيع حوادث المرور وفقا لشكل مكان التصادم

البيان / مكان التصادم	تقاطع +	┬	┴┬	Y	O	أخرى	لا تقاطع	الجملة
العدد	٢٣٣	٩٧	٩	١٦	٥٠	٥	٣٧٨	٧٨٨
٪	٢٩,٦	١٢,٣	١,١	٢,٠	٦,٣	,٦	٤٧,٩	

جدول رقم (١٥)
عدد حوادث المرور على الطرق السريعة

البيـــان	الوفيـــات		الاصـــابات		الاجمـــالي	
	عدد	٪	عدد	٪	عدد	٪
طريق الاسكندرية الزراعي	٢٢٨	٩,٥	١٠٧٥	٤٤,٩	١٣٠٣	٥٤,٤
طريق الاسكندرية الصحراوي	٣٩	١,٦	٢٣٣	٩,٧	٢٧٣	١١,٤
طريق الفيـــوم	١٣	,٥	٩١	٣,٨	١٠٤	٤,٣
طريق السويـــس	١٧	,٧	٢١٥	٩,٠	٢٣٢	٩,٧
طريق الاسماعيلية	٢٠	,٨	١٧٠	٧,١	١٩٠	٧,٩
طريق الصـــعيد	٢٧	١,٢	١٧٤	٧,٣	٢٠١	٨,٤
طريق مصر الجديدة			٢٣	١,٠	٢٣	١,٠
الطرق العســكرية	٤	,٢	٦٦	٢,٨	٧٠	٢,٩
المجمـــــوع	٣٤٨	١٤,٥	٢٠٢٣	٨٤,٥	٢٣٩٥	١٠٠,٠



البحث التاسع عشر

الاسكندرية عام ٢٠٠٥م وتحديات الانماء الحضري

دكتور / محسن محرم زهران

١ – مقدمـــة :

لمدينة الاسكندرية طابع خاص مستمد من تكوينها الشريطي الممتد بطول شاطيء البحر الأبيض المتوسط .

ان تطور مدينة الاسكندرية وازدهارها يعود في المقام الأول إلى وضعها كميناء رئيسي ، ومركز تجاري هام ، ومركز سياحي ومصيف متميز ، بالاضافة إلى أهميتها الصناعية المتزايدة والمؤشرات التالية توضح أهمية ما ذكر بعاليه من الأنشطة على اقتصاد المدينة :

– يمر خلال ميناء الاسكندرية ثمانون في المائة من تجارة القطر البحرية .
– تجتذب الاسكندرية في كل سنة مايقرب من مليون ونصف سائح .
– يشكل حجم الصناعة في الإسكندرية نسبة تصل إلى ٣٨٪ من حجم النشاط الصناعي بالقطر المصري كله .

٢ – نشأة مدينة الاسكندرية وتطورها العمراني :

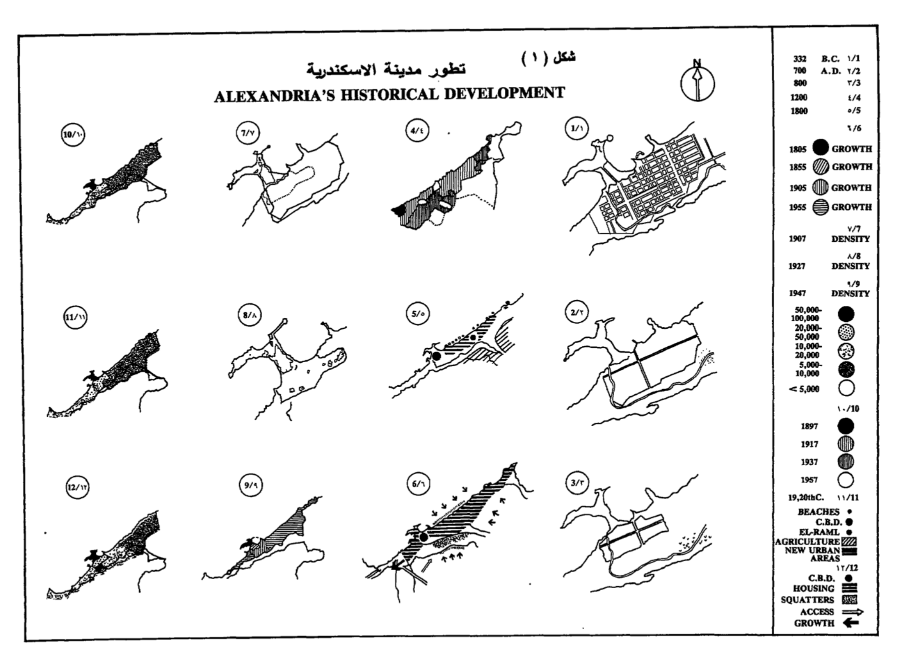
بنى الاسكندر المقدوني مدينة الاسكندرية بعد احتلاله لمصر عام ٣٣٣ ق . م وقد دفعه إلى انشائها رغبته في تأكيد ذكراه وحاجته الشديدة إلى ميناء بحري تجاري وحربي يتيح له السيطرة على البحر المتوسط . ومرت بالاسكندرية خلال تاريخها فترات من الازدهار – كما مرت بها فترات من الذبول . اذ بينما اتخذها بطليموس الأول عاصمة لمصر وتم استكمالها في عهد بطليموس الثاني وأصبحت العاصمة الأولى للحضارة الاغريقية وهمزة الوصل بين الشرق والغرب والجنوب ، فقدت الاسكندرية استقلالها في عصر الرومان عام ٣٠ ق . م وتهدمت معظم مبانيها وأعدم الكثير من سكانها في عهد الامبراطور كاركالا وقام الامبراطور أدريان عام ٢٧٣ م بتخريب المدينة تخريبا كبيرا ، كما خربت مرة أخرى في عهد الامبراطور ديولكسيان وان كان قد قام بعد ذلك بترميم ما خربه . وهكذا فترات من التقلب ، حتى جاء عصر محمد علي الذي أدرك أهميتها الاقتصادية والعسكرية فأولاها اهتمامه .

وجاء حكام مصر بعد ذلك فتوالى اهتمامهم بها حتى أصبحت العاصمة الثانية للبلاد وكان ذلك بفضل انشاء عدد من المشروعات أهمها حفر ترعة المحمودية وتعميق الميناء ومد الخط الحديدي الذي يربط بين القاهرة والاسكندرية وانشاء محطة السكة الحديدية وانشاء طريق الكورنيش وانشاء خط ترام الرمل وجامعة الاسكندرية .

أما الاسكندرية في السنوات الأخيرة فقد واكب الانفجار السكاني فيها تنفيذ بعض المشروعات نخص منها توسيع الحدود الادارية شرقا وضم المنتزه اليها وانشاء مصيف المعمورة وضم منطقة أبي قير وتحويلها إلى منطقة صناعية ثم ميناء عسكري وتجاري . كما تم التوسع في الانشاءات الصناعية بمنطقة الطابية وضم منطقة العجمي إلى حدود المدينة الغربية وكذلك ضم منطقة العامرية وما بها من منطقة صناعية وتخزينية في اتجاه الجنوب بالاضافة إلى هذا فقد تم حفر القناة الملاحية وربطها بشبكة النقل النهري ومنطقة الميناء . ويتبع ذلك حديثا تنفيذ مشروع ميناء الدخيلة والبدء في تنفيذ مدينة العامرية الجديدة والتي من المتوقع أن تجتذب عددا من سكان مدينة الاسكندرية ليعملوا ويقيموا فيها .

٣ – وصف وتكوين المدينـة :

تمتد مدينة الاسكندرية شريطيا بين شاطيء البحر الأبيض المتوسط شمالا وبحيرة مريوط جنوبا ويشتمل تكوينها على أهم المكونات الآتية : –


شكل (١)
تطور مدينة الاسكندرية
ALEXANDRIA'S HISTORICAL DEVELOPMENT
N
1/١
2/٢
3/٣
4/٤
5/٥
6/٦
7/٧
8/٨
9/٩
10/١٠
11/١١
12/١٢
332 B.C. ١/1
700 A.D. ٢/2
800 ٣/3
1200 ٤/4
1800 ٥/5
٦/6
1805 GROWTH
1855 GROWTH
1905 GROWTH
1955 GROWTH
٧/7
1907 DENSITY
٨/8
1927 DENSITY
٩/9
1947 DENSITY
50,000-100,000
20,000-50,000
10,000-20,000
5,000-10,000
< 5,000
١٠/10
1897
1917
1937
1957
19,20thC. ١١/11
BEACHES
C.B.D.
EL-RAML
AGRICULTURE
NEW URBAN AREAS
١٢/12
C.B.D.
HOUSING
SQUATTERS
ACCESS
GROWTH

١ – شواطىء البحر : وهي تمتد من خليج أبي قير حتى سيدى كرير غربا .
٢ – ترعة المحمودية : وتجمعت حولها المناطق السكنية والصناعية .
٣ – حدائق الاسكندرية العامة : وأشهرها حدائق الشلالات والنزهة وانطونيادس وقصر المنتزه .
٤ – الأماكن الأثرية والتاريخية : وأهمها الآثار اليونانية والرومانية وعمود السوارى وآثار كوم الشقافة .
٥ – المساجد والكنائس : وأهم المساجد مسجد تربانة وأبو العباس والاباصيري وياقوت العرش والأمير ابراهيم ويحى وشعراوى . وأهم الكنائس المرقصية وسانت كاترين .
٦ – القصور الشهيرة : وأهمها قصر رأس التين والمنتزه وقصر الصفا وقصر عين الحياة .

ولقد كانت مدينة الاسكندرية مقسمة إلى أربعة أحياء وأعيد تقسيمها في عام ١٩٨٢ م إلى ستة أحياء هي المنتزة وحي شرق وحي وسط وحي الجمرك وحي غرب وحي العامرية . أما بالنسبة لأقسام المدينة فعددها ١٤ قسما وهي المنتزه والرمل وسيدى جابر وباب شرقي ومحرم بك والعطارين والمنشية والجمرك واللبان وكرموز وميناء البصل والدخيلة والعامرية والميناء .

٤ – أبعاد مشاكل النمو الحضري للاسكندرية :

إن النمو العمراني المطرد والغير متوقع يهدد طابع المدينة الفريد وشخصيتها التاريخية المميزة . فهناك حاجة ملحة لاسكان أعداد السكان التي تتزايد بنسبة عالية . فالمنتظر أن يصل عدد سكان المدينة ٤٧٥٠٠٠٠ (أربعة ملايين وسبعمائة وخمسون ألف) نسمة في سنة ٢٠٠٥ ، هذا بالاضافة إلى ضرورة تحسين حالة المعيشة المتدهورة لنسبة كبيرة من مساكن المدينة القائمة .

وقد تفاقمت المشكلة نتيجة للارتفاع المستمر لأسعار الأراضي وتكلفة البناء . كما أن هناك حاجة ملحة إلى حماية الأراضي الزراعية من الامتداد العمراني السرطاني ، وتشجيع النمو الصناعي للمدينة وتوجيهه في تخطيط سليم .

فإذا أضفنا إلى ذلك المعدلات المتزايدة لتلوث البيئة والآثار الخطيرة لتآكل شواطىء المدينة ، نشعر أن كل ذلك يدعو إلى اتباع وتطبيق خطة متكاملة لتخطيط وتطوير المدينة . وان أهم الأهداف التي تضمنها هذا التخطيط تبلورها العناصر الآتية : –

- دراسة النمو السكاني للمدينة .
- معالجة الحالة المتردية لوضع الاسكان ببعض أجزاء المدينة .
- مواجهة زيادة أسعار الأراضي وارتفاع تكلفة المباني .
- المحافظة على القيم التاريخية .
- توجيه النمو الصناعي .
- المحافظة على البيئة ومحاربة التلوث ومعالجة تآكل الشواطىء .

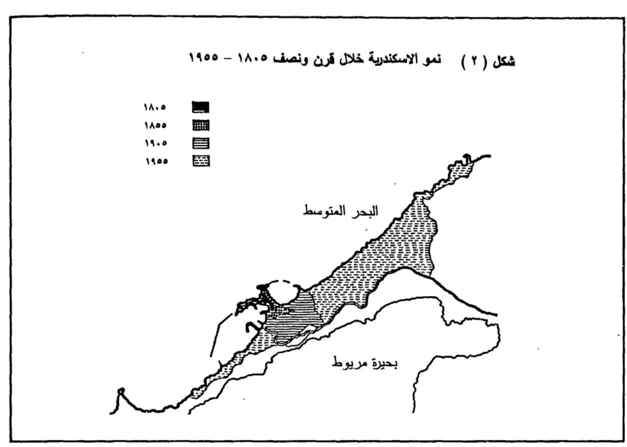
٥ – الدراسات السكانية والاجتماعية والاقتصادية :

الانسان هو محور التنمية الاقتصادية بل هو هدفها ومستقبلها . وتعاني جمهورية مصر العربية بصفة عامة والمجتمع السكندري بصفة خاصة من قصور أو عدم تناسب المساحات المعمورة خاصة الزراعية منها مع الاعداد السكانية خصوصا إذا ما اتخذ في الاعتبار الهجرة الهائلة من الريف إلى الحضر ويترتب على تزايد السكان كثير من المشاكل نخص منها انخفاض نصيب الفرد من الغذاء ومشكلة الاسكان والنقل العام والمرور وعدم كفاية المرافق العامة وعدم كفاية الخدمات الاجتماعية والترفيهية وتحويل أراض زراعية تحيط بالاقليم إلى استخدامات عمرانية إلى غير ذلك .

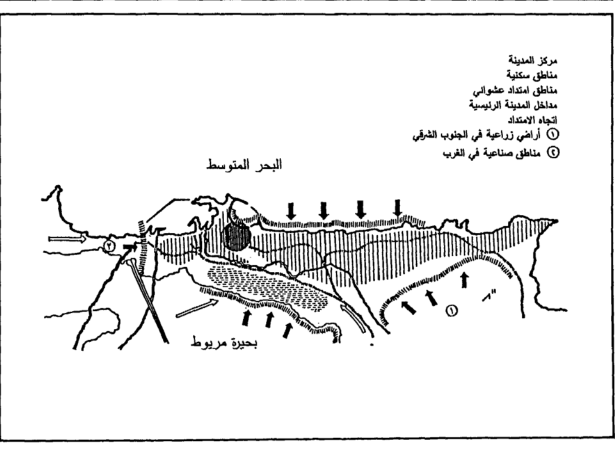
أظهرت الدراسات الديمجرافية لسكان الاسكندرية اطراد نموهم العددي منذ أوائل القرن التاسع عشر وحتى الوقت الحاضر نتيجة عاملين رئيسيين هما الزيادة الطبيعية وهي الفرق بين معدل المواليد ومعدل الوفيات من ناحية والهجرة إلى المدينة من ناحية أخرى . وتختلف أقسام الاسكندرية اختلافا ظاهريا في نمو السكان وتطور توزيعهم بها ، فبينما كانت أقسام الوسط تحظى في الماضي بمعدلات نمو عالية أصبحت أقسام الأطراف تمارس هذا الدور جاذبة اليها عددا كبيرا من السكان وخاصة في النطاق الشرقي من المحافظة .

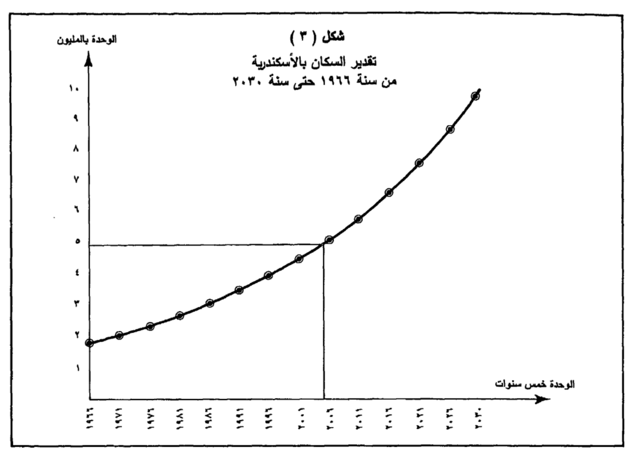
وقد ازدادت أعداد السكان في محافظة الاسكندرية من حوالي ٢٣٣ ألف نسمة عام ١٨٨٢ م إلى حوالي ٣١٨ر٢ مليون نسمة عام ١٩٧٦ م وهذا يعني أن تعداد الاسكندرية قد تضاعف حوالي عشر مرات في فترة تقل قليلا عن قرن من الزمان . وبدراسة الهرم والمثلث السكاني بمحافظة الاسكندرية يتبين أن حوالي ٤٠ – ٥٠٪ من السكان تتراوح أعمارهم من ٢٠ سنة إلى أقل من ٦٠ سنة ونسبة المسنين حوالي ٣٪ . وهذا معناه ارتفاع نسبة الاعالة وزيادة حاجة المدينة إلى مؤسسات الرعاية الاجتماعية للأطفال والكهول وتوفير فرص التعليم . وهذا يتضح من اتساع قاعدة الهرم السكاني بشكل واضح .

وتتميز الاسكندرية بانخفاض معدل الخصوبة بها إذا ما قورنت بباقي محافظات الجمهورية وهذا راجع بصفة رئيسية إلى تركيبها الاجتماعي والاقتصادي والتعليمي وإلى جهود أجهزة تنظيم الأسرة بها . أما بالنسبة لمعدل الوفيات فقد انخفض انخفاضا كبيرا بعد الحرب العالمية الثانية حتى وصل في عام ١٩٦٥ إلى نصف ماكان عليه عام ١٩٧٤ م . وبالنسبة للهجرة فقد وصلت نسبة المهاجرين إلى الاسكندرية نحو ٢٨٪ من جملة سكانها حتى سنة ١٩٦٠ حيث أسهم التقدم الصناعي اسهاما مباشرا في جذب المهاجرين للاستقرار في المدينة .

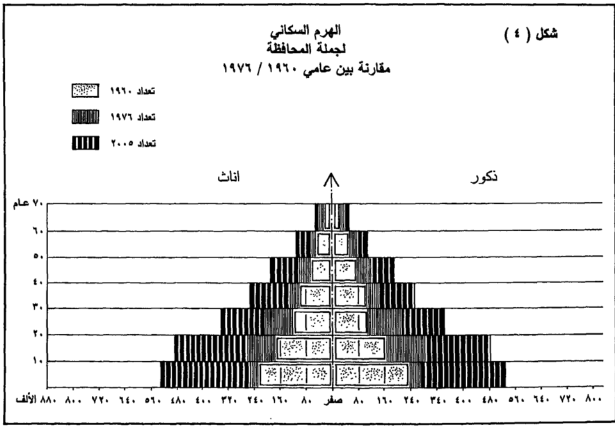


شكل (٢) نمو الاسكندرية خلال قرن ونصف ١٨٠٥ – ١٩٥٥





شكل (٣)
تقدير السكان بالأسكندرية
من سنة ١٩٦٦ حتى سنة ٢٠٣٠
الوحدة بالمليون
الوحدة خمس سنوات



شكل (٤)
الهرم السكاني
لجملة المحافظة
مقارنة بين عامي ١٩٦٠ / ١٩٧٦
تعداد ١٩٦٠
تعداد ١٩٧٦
تعداد ٢٠٠٥
اناث
ذكور
٧٠ عام
الألف
صفر

وتختلف نسبة الكثافة السكانية من حي لآخر داخل مدينة الاسكندرية اذ بينما تبلغ حوالي ١٣٣ نسمة /كم٢ بحي العامرية فانها تبلغ حوالي ٣٢ ألف نسمة /كم٢ بحي وسط وحوالي ٦٠ ألف نسمة / كم٢ في حي غرب وحوالي ٧ آلاف نسمة في حي شرق . وقد انخفض معدل المواليد بمحافظة الاسكندرية نتيجة الوعي السكاني ومجهودات القائمين بمسئولية تنظيم الأسرة من ٢ر٣٤ في الألف عام ١٩٦٨ م إلى ٩ر٣٢ في الألف عام ١٩٧٦ م إلى ٧ر٣١ في الألف في عام ١٩٨٠ م . كما انخفض معدل الوفيات نتيجة لانتشار الوعي الصحي والمضادات الحيوية من ٥ر١٢ في الألف عام ١٩٦٨ م إلى ٧ر٩ في الألف عام ١٩٧٦ م إلى ٣ر٨ في الألف عام ١٩٨٠ م .

وبدراسة توزيع السكان على النشاط الاقتصادي اتضح أن حوالي ٦٣٦ ألف نسمة من ذوى النشاط الاقتصادي والباقي ليس لهم نشاط إقتصادي ومعظم ذوى النشاط الاقتصادي يعملون بالصناعات التحويلية والخدمات والتجارة حيث يمثل العاملون بهذه المجالات حوالي ٧٢٪ من جملة السكان ذوى النشاط . وبدراسة القوة البشرية العاملة بمحافظة الاسكندرية اتضح أن القوة البشرية تمثل حوالي ٨ر٨٢٪ من عدد السكان على أساس قوة العمل ٦ سنوات فأكثر . منهم حوالي ٥١٪ خارج قوة العمل وحوالي ٣١٪ داخل قوة العمل . منهم حوالي ٢٧٪ مشتغلون وحوالي ٤٪ متعطلون . وبدراسة توزيع سكان الاسكندرية حسب محل الميلاد اتضح أن ٨١٪ من السكان مولودون بالاسكندرية وحوالي ١٩٪ منهم مولودون خارجها . وبدراسة الحالة الزواجية للسكان اتضح أن ٥٨٪ من السكان في سن الزواج متزوجون و ٣٥٪ منهم لم يتزوجوا أبدا وحوالي ١٪ مطلقون و ٦٪ أرامل . كما اتضح أيضا أن حوالي ٩٧٪ من المتزوجين متزوجين بواحدة وحوالي ٢٪ متزوجين باثنتين وحوالي ٢ر٠٪ متزوجون من ثلاث وحوالي ٠٠٧ر٠٪ منهم متزوجون بأربع .

ويوضح الاتجاه التوزيعي لهؤلاء السكان في المستقبل أن السكان سيتجهون نحو تعمير الأطراف الشرقية بدرجة أكبر من الأطراف الغربية وان ذلك سيكون على حساب الأراضي الزراعية في الشرق مما يلقي العبء على الأجهزة المختصة بالتخطيط الشامل لوضع التشريعات المانعة لذلك وتوجيه العمران غربا بمختلف طرق التشجيع وما يتصل بها من مرافق واحتياجات تعليمية وصحية وغيرها .

وهناك اعتقاد شبه مؤكد بعد أخذ جميع العوامل المؤثرة على النمو السكاني لمدينة الاسكندرية في الاعتبار والتي أهمها معدل المواليد ومعدل الوفيات والحدود الادارية وانشاء مدينة العامرية الجديدة والتوسع العمراني على الساحل الشمالي الغربي بأنه من المنتظر أن يصل تعداد مدينة الاسكندرية سنة ٢٠٠٥ إلى حوالي ٧٥ر٤ مليون نسمة موزعين على الأحياء السكنية المختلفة .

٦ – استراتيجية وأسس التخطيط الشامل للاسكندرية الكبرى حتـى ٢٠٠٥ :

١ – يعني المخطط العام بالاضافة إلى مشاكل الامتداد العمراني لمدينة الاسكندرية ، علاقة هذا الامتداد بتخطيط مدينة العامرية في اتجاه الغرب ، وتنمية الساحل الشمالي وتخطيط مشروعاته السياحية في اتجاه الشمال الغربي .

٢ – ان أهم غايات التخطيط الشامل لمدينة الاسكندرية حتى عام ٢٠٠٥ هي كيفية مقابلة النمو السكاني المنتظر أن يصل إلى ٤٧٥٠٠٠٠ نسمة . ولهذا الغرض تم تخصيص مساحة كافية للامتداد العمراني غرب المدينة .

٣ – اتخذ هذا الاجراء للمحافظة على الأراضي الزراعية الثمينة جنوبي وجنوب شرق المدينة .

٤ – الابقاء على الطابع السياحي والاصطيافي للمدينة بواجهتها البحرية الشهيرة .

٥ – تقع بحيرة مريوط في منتصف مساحة الامتداد العمراني للمدينة وممتدة من الشرق إلى الغرب . ويمكن بالتخطيط السليم ان تخلق هذه البحيرة شاطئين مائيين يمتدان طوليا ويتيحان فرصا فريدة للتعمير ، كما يزيد من فرص التريض والنشاط السياحي والتجاري بالمدينة .

٦ – يهتم التخطيط الشامل اهتماما خاصا بالحفاظ على التراث والمحافظة على التراث التاريخي والمعالم العامة للمدينة .

٧ – تحديد النمو العمراني للمدينة من ناحية الجنوب « الحزام الأخضر » والغرض منه حماية الأراضي الزراعية والتحكم في امتداد العمران والصناعة كما أنه يقرر الحد الجنوبي للامتداد الغربي للمدينة .

٨ – تخصيص منطقة واسعة جنوبي ميناء الدخيلة الجديد للصناعات الحالية والمقترحة مستقبلا وهذا التخصيص يساعد في وضع سياسة سليمة للفصل بين الاستعمالات السكنية والصناعية والسياحية وغيرها .

٩ – يشتمل التخطيط الشامل على شبكة متكاملة من الطرق والنقل تربط بين شرق المدينة وغربها وتعالج مشكلات الاختناق والتعارض في حركة المرور الحالية . كما تشمل عددا من محاور الحركة الرئيسية والثانوية ومحاور ومداخل متعددة للمدينة تربطها بشبكة الطرق الاقليمية .

١٠ – ان هناك اهتماما خاصا بالحفاظ على آثار المدينة ومعالمها التاريخية والسياحية وتنمية الامكانات والخدمات اللازمة لدعمها وتطويرها .

١١ – يهتم التخطيط الشامل بوضع سياسة وبرامج وخطط للاسكان لحل الأزمة الحالية ووضع خطة متطورة لحل دائم لها بالنسبة لمختلف نوعياته وفي سائر أنحاء المدينة بالاحلال والتجديد وبناء مجتمعات جديدة .

١٢ – يحدد التخطيط مناطق التلوث للارض والبحر والبحيرة والهواء ويطالب بمنع مصادر التلوث واستخدام مياه الصرف الصحي في استزراع الأراضي وعدم صبها في البحر ليزيد من تلوث الشواطيء وتدهورها .

١٣ - يقترح المخطط زيادة المناطق المفتوحة والمناطق الخضراء والملاعب والقرية الاولمبية ومجموعة من الحدائق والمنتزهات موزعة في كافة أنحاء المدينة .

١٤ - إن إحياء منطقة وسط المدينة هدف أساسي يجب تنفيذه بحل مشكلة المرور وتوسيع الشوارع وانشاء أماكن الانتظار للسيارات وإعادة تخطيط الأحياء القديمة وتحويل بعض الشوارع كمناطق حرة للمشاة متكامل مع شبكة قوية للنقل العام فوق وتحت الأرض .

١٥ - ان شواطىء الاسكندرية لمورد سياحي عالمي وقومي يجب الحفاظ عليه وبذل الجهود والطاقات لمنع النحر المستمر له وحمايته من كافة مصادر التهديد والتبديد سواء من جهة البحر أو من جهة سوء الاستعمال والصيانة والسلوك .

٧ - أهداف تخطيط العناصر والمكونات الأساسية :

أصبح تخطيط مدينة الاسكندرية ضرورة ملحة نظرا لأن النمو العمراني المطرد يهدد طابع المدينة الفريد ، كما أن هناك حاجة لاسكان الاعداد المتزايدة من السكان الذين سيبلغون أربعة ملايين وسبعمائة وخمسين ألف نسمة في سنة ٢٠٠٥ . هذا بالاضافة إلى ضرورة تحسين حالة المعيشة المتدهورة لسكان المناطق القديمة بالمدينة . لذلك فان أهم أهداف التخطيط الشامل للمدينة بالاضافة إلى ما سبق مواجهة زيادة الاسعار في الأراضي وتكلفة البناء والمحافظة على القيم التاريخية والحفاظ على الأراضي الزراعية حول المدينة وتوجيه نموها الصناعي مع المحافظة في نفس الوقت على البيئة ومحاربة التلوث .

بناء على ذلك فقد تم تخصيص مساحة كافية للامتداد العمراني غرب المدينة . وتقع بحيرة مريوط في منتصف مساحة هذا الامتداد ويمكن خلق شاطئين لها يمتدان طوليا ويتيحان فرصا للتعمير والتريض والنشاط السياحي والتجاري بالمدينة . وقد خصصت مساحة مناسبة جنوبي ميناء الدخيلة الجديد للصناعات الحالية والمقترحة . كما تم توزيع الاستعمالات للأراضي في أجزاء الامتداد العمراني سواء في غرب المدينة أو شرقها أو في المدينة ذاتها . كذلك تمت دراسة الظروف المناخية من أمطار ورطوبة ودرجات الحرارة والرياح وعلاقة المدينة بالاقليم وجيولوجيا الموقع والحالة الحاضرة . وكان التركيز أساسيا على الدراسات الآتية موجزة فيما يلي :

(أ) **الدراسات السكانية :** وقد وضحت بشكل اهرامات السكان لكل قسم من أقسام المدينة مع بيان تقسيم القوى العاملة حسب المهن واتجاهات النشاط الاقتصادي .

(ب) **الاستعمالات الحالية واستراتيجية التخطيط :** وتشمل توفير الأراضي وتخطيطها ، لايواء الزيادة السكانية في مناطق الامتداد العمراني بالغرب وخلق واجهتين مائيتين اضافيتين بتنمية شاطىء بحيرة مريوط مع توجيه النمو الصناعي في مساحات كافية مع المحافظة على القيم التاريخية للمدينة .

(جـ) **النقل والمرور وعلاقته بالتخطيط الشامل :** ويبين شبكة الطرق الحالية والمقترحة ومشروعات تحسين المرور بالمدينة ومنها ردم ترعة المحمودية وتحويلها إلى طريق رئيسي والطريق الخارجي السريع شمال بحيرة مريوط والطريق السريع المعلق فوق خط سكة حديد أبو قير . أما بالنسبة للنقل العام فتوضح الرسومات والخرائط الشبكة الحالية والخطة المستقبلية وأهم توصياتها كهربة خط سكة حديد أبو قير ومد خطوط الاتوبيس لخدمة الامتداد العمراني المقترح للمدينة ناحية الغرب والشرق وخط مترو الانفاق المقترح بفروعه المختلفة والاتصالات التبادلية للنقل العام .

(د) **المناطق السكنية والمقترحة والاستعمالات الأخرى :** قد توضحت بالرسومات المناطق السكنية الحالية والمقترحة وكذلك المناطق التجارية والأسواق والمناطق الزراعية والجاري استصلاحها والمناطق الصناعية الرئيسية والمقترحة والمناطق السياحية ومناطق الترفيه والمواقع التاريخية والأثرية ومسارات الزيارة والمساحات الحالية والمقترحة للمناطق المفتوحة والخضراء والحدائق العامة والملاعب الرياضية والمدينة الأولمبية .

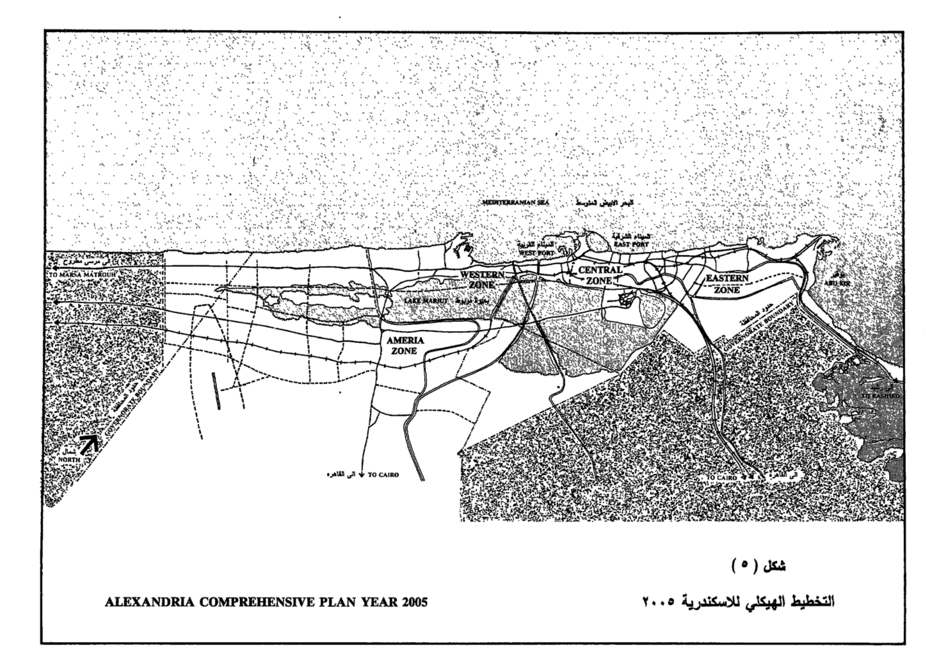
(هـ) **الكثافات السكانية واستعمالات الأراضي والمباني :** توضح الكثافات الحالية والمقترحة وكذلك الاستعمالات الحالية للمباني والأراضي والاستعمالات المقترحة والحزام الأخضر حول المدينة .

(و) **الخدمات العامة :** بيان مواقع الخدمات العامة الحالية والمقترحة بالمدينة من مكافحة الحريق والشرطة والاتصالات السلكية واللاسلكية والبريد والخدمات الصحية والتعليمية والاجتماعية .

(ز) **المرافق العامة :** توضح الرسومات شبكات الكهرباء ومحطات التوليد والمحولات وخطوط المياه والصرف الصحي ومحطات الضخ وخزانات المياه والمصبات والاتصالات السلكية واللاسلكية .

(ح) **المحافظة على البيئة والطابع والقيم التاريخية للمدينة :**

دراسة مشاكل تلوث الشواطىء ومناطق التآكل وإمكانيات الاستفادة ببحيرة مريوط مع توضيح المسارات المختارة للسياحة والمنشآت والمباني ذات القيمة التاريخية والأثرية ونقط الجذب السياحية كما تؤكد الرسومات والخرائط مواقع التلوث من مصبات المجاري الحالية ومصبات الصرف الصناعي والمصادر الرئيسية لتلوث الهواء والتي يدعوا التخطيط العمراني الى تلافيها وإزالة آثارها .



شكل (٥)

التخطيط الهيكلي للاسكندرية ٢٠٠٥

ALEXANDRIA COMPREHENSIVE PLAN YEAR 2005

نسبة استعمالات الاراضى لمختلف الاشغالات

أحياء المدينة	تعداد السكان	المساحة الاجمالية	المساحة المستعملة	النسبة المئوية للمساحات المستعملة									الاجمالي
				مناطق اسكان	مناطق تجارية	صناعات خفيفة	صناعات ثقيلة	سكك حديد	الشوارع والميادين	الملاعب والمناطق الخضراء	الخدمات الحكومة والبيئات العامة	اراضي فضاء	
المنتزه	٣٦٨٩٠٠	٩٩ر١٧٩كم٢	٣٩ر١٥كم٢	٢٠٪	٢٪	١٪	١٪	٢٪	١٠٪	٥ر٪	٢٪	٥ر٦١٪	١٠٠
شـرق	٦٦٢٠٠٠	٢٢ر٤٧كم٢	٢٩ر١٥كم٢	٣٠٪	٥٪	١٪	٢٪	٢٪	١٠٪	٧ر٢٪	٣٪	٣ر٤٤٪	١٠٠
وسـط	٧٢١٩٠٠	١١ر٢١كم٢	٢١ر٨كم٢	٥٠٪	١٠٪	١٪	١٪	١٪	١٥٪	١٪	١٠٪	١١٪	١٠٠
الجمرك	٢٩٦٠٠٠	٧٠ر٤كم٢	٨٠ر١كم٢	٦٠٪	٥٪	٧٪	-	٥ر٪	١٠٪	١٠ر٠٪	٢٪	٤ر١٥٪	١٠٠
غـرب	٥٠٧٢٠٠	٠٧ر٢٠كم٢	٨٠ر١كم٢	٦٠٪	٥٪	٢٪	٥٪	٥ر١٪	٥ر١٪	٧ر٪	٢٠ر٠٪	١ر٢٤٪	١٠٠
العامرية	١١٢٠٠٠	٢٤٤٤كم٢	٥٤ر٢كم٢	١٠٪	٢٪	٣٪	٥٪	٥ر١٪	٧٪	٢ر٪	١٪	٣ر٧٠٪	١٠٠
الاجمالي	٣٦٦٩٠٠٠	٤٩ر٢٧١٦كم٢	١٣ر٥كم٢	٣٨٪	٥٪	٥ر٢٪	٥ر٢٪	٥ر١٪	٩٪	١٪	٣٪	٥ر٣٧٪	١٠٠

٨ – توصيات التخطيط الشامل لحل مشكلات الاسكان والخدمات والمرافق :

(أ) الاسكــان :

تفاقمت أزمة الاسكان بمحافظة الاسكندرية (كما بباقي أنحاء الجمهورية) في الثلاثين عاما الأخيرة نتيجة للتزايد السكاني والهجرة المستمرة من الريف للمحافظة بحثا عن فرص عمل في قطاع الخدمات – وارتفاع أسعار الأراضي وأثمان مواد البناء وأجور العمالة بالاضافة إلى صدور العديد من القوانين والقرارات الادارية والاقتصادية التي وصلت بالمشكلة إلى حد من التأزم كان من نتيجته مشكلات اجتماعية عديدة كتأخر حالات الزواج لعدم وجود المسكن المناسب في حدود امكانيات الأسرة حديثة التكوين والى انتشار الاسكان العشوائي بانحاء مختلفة من المحافظة والى تزايد ظاهرة خلو الرجل ومقدم الايجار والى انتشار ظاهرة التمليك بأسعار لا تناسب الا أصحاب الدخول المرتفعة مما نتج عنه وجود العديد من الوحدات معروضة للتمليك وفي نفس الوقت وجود عجز كبير في الوحدات المعروضة للايجار لأصحاب الدخل المنخفض والمتوسط وأدى ذلك إلى سفر العديد من حديثي التخرج للعمل بالخارج لتوفير المال اللازم للحصول على وحدة سكنية .

حالة المباني في احياء مدينة الاسكندرية :

ويبين الشكل المرفق حالة المباني في احياء مدينة الاسكندرية .

حجم مشكلة الاسكان في محافظة الاسكندرية :

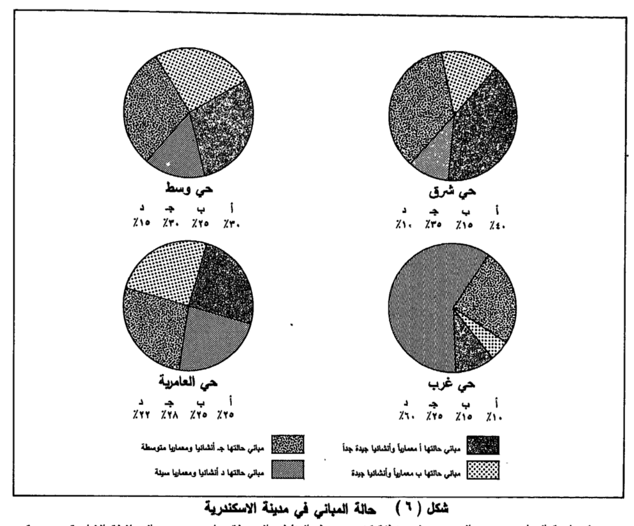
تحتاج محافظة الاسكندرية إلى حوالي ١٠٠ الف وحدة سكنية لإنهاء العجز الحالي وحوالي ٥ر١٣٩ الف وحدة سكنية لمواجهة الزيادة السكانية حتى عام ٢٠٠٥ وكذلك انشاء ٨٣٣٥ وحدة سكنية سنويا للاحلال . أي أن المطلوب انشاؤه سنويا خلال الفترة من ١٩٨٥ – ٢٠٠٥ حوالي ٣٠٧٨٠ وحدة سكنية منها ٥٠٠٠ وحدة لإنهاء العجز الحالي و ١٧٤٤٥ لمواجهة الزيادة السكانية و ٨٣٣٥ وحدة للاحلال .

ولحل مشكلة الاسكان بالمحافظة تبين ضرورة انشاء ٣١٠٠٠ وحدة سكنية سنويا خلال فترة التخطيط من عام ١٩٨٦/٨٥ حتى ٢٠٠٥/٢٠٠٤ وذلك لإنهاء العجز الحالي في الاسكان وللاحلال اللازم للمساكن التي انتهى عمرها الافتراضي – رغم استمرار استغلالها لعدم وجود البديل المناسب من حيث الايجار الشهري والموقع – ولمواجهة الزيادة السكانية حتى نهاية فترة التخطيط .

وبمقارنة عدد الوحدات المطلوب انشاؤها سنويا خلال فترة التخطيط بالانتاج السنوي الحالي (حوالي ١٥٥٠٠ وحدة سكنية سنويا) يتبين ضرورة مضاعفة انتاج الاسكان ولتحقيق ذلك يوصي جهاز التخطيط الشامل بما يلي : –

١ – تقسيم عدد الوحدات المقترح انشاؤها سنويا إلى ٥٠٪ من جملة عدد الوحدات لتكون اسكانا اقتصاديا واقتصاديا مميزا و ٤٠٪ اسكانا متوسطا و ١٠٪ اسكانا فاخرا وذلك حتى لا يحدث توفر العديد من الوحدات لمستوى من مستويات الدخل مع وجود عجز كبير في مستوى آخر .

٢ – توفير الاعتمادات المالية والقروض بنسب فوائد متدرجة لتوجيه الامتداد العمراني إلى اتجاه الغرب لانشاء ضاحية سكنية –



شكل (٦)   حالة المباني في مدينة الاسكندرية

كضاحية المعادي ومصر الجديدة – في منطقة كنج مريوط والمناطق المحيطة بها حتى حدود المحافظة الادارية من جهة الغرب ، والتوسع في اتجاه الجنوب باعادة تخطيط مدينة العامرية خاصة بعد مشروع توسيع الطريق الصحراوي والذي قارب على الانتهاء ويخدم اعادة تخطيط العامرية مشاريع استصلاح الأراضي والصناعات الناشئة بهذه المنطقة . وفي اتجاه الشرق في المنطقة المتاحة بين أبي قير والمندرة والتي يمكن أن تساعد على تخفيض الكثافات السكانية باحياء المحافظة ذات الكثافات العالية .

٣ – تقسيم وبيع الأراضي ملكية الدولة للهيئات والجمعيات التعاونية والأفراد بأسعار اسمية وبمساحات تناسب أصحاب الدخول المختلفة مع ضرورة ربط استلام الأرض ببداية البناء لتلافي المضاربة بالأراضي .

٤ – التوسع في تدريب العمالة مع توفير كل دعم ممكن للمدارس الصناعية ومراكز التدريب على حرف البناء للعمل أكثر من فترة دراسية يومياً وتوفير الحوافز للدارسين لتوسيع قاعدة التعليم الفني الذي يخدم خطط التنمية ومنها الاسكان .

٥ – تيسير اجراءات استخراج تراخيص البناء مع ضرورة تكوين هيئة بكل حي للتنسيق بين امداد المرافق (مياه – كهرباء – صرف صحي – تلفونات – رصف طرق ... الخ) .

٦ – يجب أن يكون النظام الغالب للاسكان هو الاسكان التعاوني الذي يجب زيادته ليغطى احتياجات أصحاب الدخل المنخفض والمتوسط مع ضرورة مراقبة التعاونيات لتلافي المضاربة بالسوق .

٧ – تأسيس هيئة مستقلة لصيانة المباني يتم توفير الاعتمادات المالية لها عن طريق تحصيل نسبة ٥٪ من الايجار الخاص بالوحدة السكنية وتكون رصيدا لكل مالك أو مستأجر يمكن أن يحصل عليه لاجراء أعمال الترميم بالاضافة إلى اتاحة القروض بشروط ميسرة وذلك حفاظا على مخزون الاسكان من التدهور .

٨ – توفير المواد الخام اللازمة قبل بداية الخطة السنوية بوقت كاف حتى لا يحدث العجز بين المواد الخام للمباني والاحتياجات الفعلية .

٩ – من الممكن تأسيس شركات مساهمة لحل مشاكل المناطق السكنية السيئة بالمدينة وتقوم هذه الشركات بدراسة كل منطقة على حدة واقتراح وتنفيذ الحلول اللازمة لها سواء بالهدم الكلي أو الجزئي أو بالتحسين في البيئة ويمكن أن يساهم ملاك الأراضي والعقارات بملكياتهم في هذه الشركات نظير عدد من الأسهم يمكن أن يحول بعد انتهاء الانشاء إلى ملكية فردية مرة أخرى .

التكاليف الاستثمارية لحل مشكلة الاسكان حتى عام ٢٠٠٥ :

تقدر التكاليف اللازمة لحل مشكلة الاسكان بمدينة الاسكندرية حتى عام ٢٠٠٥ بحوالي ٥ر٥ مليار جنيه تساهم فيها الدولة والقطاع العام والخاص والقطاع التعاوني .

ويجب العمل على تشجيع البناء المرخص باعطاء جميع المساعدات الفنية في صورة نشرات توضح تصميمات نمطية مع تقديم القروض وتوفير المواد الخام وتسهيل اجراءات الحصول على التراخيص وتشجيع الاسكان الرسمي التعاوني ومسح أراضي الدولة التي عليها تعديات لمعرفة المساحات المتاحة للاسكان وضرورة التنسيق بين المؤسسات المختلفة المسئولة عن المرافق وتشجيع التعاون بين ملاك الأراضي المتجاورة لتخصيص بعض المساحات للحدائق أو ملاعب الأطفال لخلق بيئة صحية وتأسيس هيئة لصيانة المباني وتشجيع قيام جمعيات تعاونية بكل مصنع من مصانع المدينة الرئيسية لبناء مساكن خارج منطقة المصنع ينقل اليها عمال وموظفوا المصنع وتوسيع دائرة التدريب على حرف البناء .

(ب) التعليم :

بلغ عدد التلاميذ بالمرحلة الابتدائية (من سن ٦ - ١٥) في عام ١٩٨٢ حوالي ٤٦٦ الف تلميذ يشغلون حوالي ١٠٤٥٦ فصلا . وسيرتفع اعداد تلاميذ هذه المرحلة إلى حوالي ١٩ر١ مليون تلميذ في عام ٢٠٠٥ يحتاجون إلى زيادة عدد الفصول الحالية بحوالي ١٦٣٨٨ فصلا للمعدل الحالي وحوالي ٢١٣٠٤ مدرسا وفقا للمعدل الحالي أو اضافة ٢٠٦٠٢ فصلا وحوالي ٣٠٩٠٢ مدرسا وفقا للمعدل النمطي .

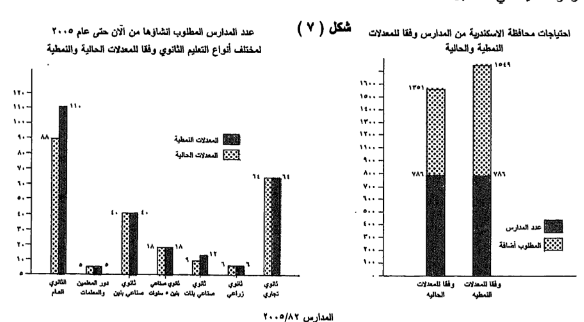
وقد بلغ عدد الطلبة بالمرحلة الثانوية في عام ١٩٨٣ م حوالي ٥ر٩٦ الف طالب يتوقع ان يرتفع عددهم إلى حوالي ٥ر٣٣٢ الف طالب في عام ٢٠٠٥ ويتطلب ذلك زيادة عدد الفصول الحالية بحوالي ٦٨٣٠ فصلا تستلزم العمل بها حوالي ١٦ الف مدرس ثانوي .

أما التعليم الجامعي بمحافظة الاسكندرية فيبلغ عدد الطلبة المقيدين في جامعة الاسكندرية حوالي ٧٥ الى ٧٦ الف طالب سنويا ويعتبر هذا العدد هو الحجم الأقصى الذي تستطيع أن تستوعبه جميع امكانيات الجامعة سواء المادية أو البشرية . ومعنى هذا أن جامعة الاسكندرية في عام ٢٠٠٥ لا تستطيع ان تستوعب الاعداد المتزايدة للطلاب ولذا ينبغي انشاء جامعة في مدينة العامرية الجديدة وأخرى في محافظة البحيرة بالاضافة إلى زيادة امكانيات جامعة الاسكندرية . اذ تحتاج الجامعة إلى ١٤ مدرجا جديدا وتحتاج إلى ٤١ قاعة بحث وعدد ٥ مشرحات لكلية الطب وهذا بخلاف الاحتياجات المادية الأخرى المتعلقة بالأدوات والآلات والاجهزة والمعامل وغيرها .

وقد وضعت خطة استثمارية طويلة الأجل من عام ١٩٨٥ - ٢٠٠٥ مكونة من أربعة خطط خمسية خاصة بالتعليم بالاسكندرية تستهدف انشاء ٢٧٤٣٢ فصلا سعة كل منها ٤٠ تلميذا (أي اضافة ١٠٣١ مدرسة) في مختلف مراحل وأنواع التعليم تحت الجامعي وإنشاء ١٤ مدرجا سعة كل منها ٥٠٠ طالب موزعة على الكليات المختلفة بالجامعة وعدد ٤١ قاعة بحث تسع الواحدة منها ٦٠ طالبا وعدد ٥ مشرحات تسع الواحدة منها ١٠٠ طالب .

وقد بلغت اجمالي المبالغ الاستثمارية اللازمة لتنفيذ ذلك حوالي ٧ر٣٣٣ مليون جنيه منها حوالي ٢ر٢٧٩ مليون جنيه للتعليم تحت الجامعي والمبلغ المتبقي البالغ ٥ر٤ مليون جنيه للتعليم الجامعي وقد تضمنت هذه المبالغ نسبة احتياطي تبلغ ٢٠٪ لمواجهة أي تغيرات في الاسعار أو التكاليف في المستقبل .

شكل (٧)



(جـ) الثقافـة :

تنطوي الأنشطة الثقافية بمدينة الاسكندرية على عدة قطاعات أساسية :

١ – قطاع الثقافة الجماهيرية : وهدفها تقديم الخدمات الثقافية للجماهير في مختلف المراحل السنية واكتشاف مواهبهم الفنية والأدبية وتتبعها سبعة قصور وبيوت للثقافة وهي قصور ثقافة الحرية والانفوشي والشاطبى وبيوت ثقافة الأطفال والطلائع بسيدى جابر وبولكلى وأبي قير .

٢ – قطاع الآثار : ويعني باكتشاف الآثار وترميمها وصيانتها وعرضها على الجمهور . ويمكن حصر أهم المناطق الأثرية في الاسكندرية في برج أبي قير وبرج الطرح ومسجد العطارين وميدان المساجد وقلعة قايتباى وكوم الناضورة والأسوار الأثرية بالشلالات بالاضافة للمناطق الأثرية التابعة للمتحف اليوناني في منطقة كوم الشقافة وعمود السوارى والمسرح الروماني ومنطقة اسكال الغلال و البردين ومقبرة اللاتين ومقبرة الشاطبي .

٣ – قطاع الكتاب والنشر : ويعنى بالتأليف والنشر وتوزيع الكتب وأهم أنشطته مكتبة الاسكندرية العامة التابعة لديوان عام المحافظة .

٤ – قطاع المسرح : ويعنى بتقديم الفن الشعبي والمسرحيات ويبلغ عدد المسارح بمدينة الاسكندرية ٨ مسارح .

٥ – قطاع السينما : ويقوم بتشغيل وادارة العرض ويبلغ عدد دور السينما في مدينة الاسكندرية ٢١ دارا للعرض .

٦ – قطاع الموسيقى والباليه : ويعنى بتقديم الفن الموسيقى والباليه للجمهور السكندري ويشمل فصول تعليم وفرق تدريب .

٧ – قطاع المتحف وعرض الفنون : ويعنى بادارة المتاحف وقاعات عرض الفنون التشكيلية ويوجد بالاسكندرية ٤ متاحف و ١٠ قاعات عرض للفنون التشكيلية .

وتقدر احتياجات سكان محافظة الاسكندرية من الآن وحتى عام ٢٠٠٥ بحوالي ٦٦ قصرا ثقافيا وحوالي ٦٢ مكتبة تضم ٤٨٠ الف كتاب وحوالي ٦٥ مسرحا تضم حوالي ٣٩ الف كرسي وحوالي ٥٢ سينما تضم حوالي ٨٦ الف كرسي .

وتقدر اجمالي الاستثمارات اللازمة لقطاع الثقافة حتى عام ٢٠٠٥ حوالي ٢٤٨ مليون جنيه منها حوالي ١٢٧ مليون جنيه لقصور الثقافة وحوالي ٣٥ مليون جنيه للمكتبات وحوالي ١٩ مليون جنيه لدور السينما وحوالي ٤٨ مليون جنيه لاقامة مجمع ثقافي متكامل يختار له موقع مناسب ومتوسط بقلب المدينة .

(د) الشئون الصحية بالاسكندرية :

قسمت الاسكندرية في عام ١٩٦٧ إلى أربع مناطق طبية تابعة لمديرية الشئون الصحية وهي منطقة شرق ومنطقة وسط ومنطقة غرب ومنطقة العامرية .

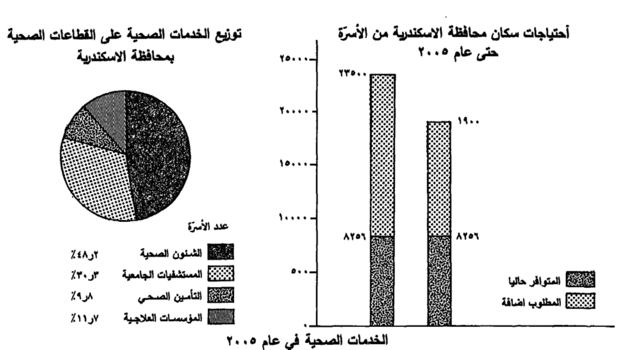
ويبلغ اجمالي عدد الاسرة بمستشفيات وزارة الصحة والقطاع الخاص بالاسكندرية في عام ١٩٨١ حوالي ٨٢٥٦ سريرا منها حوالي ٧٩٦٣ سريرا (٩٦٪) في مستشفيات وزارة الصحة والجامعة والتأمين الصحي والمؤسسات العلاجية والعدد المتبقي من الاسرة البالغ حوالي ٢٩٣ سريرا (٤٪) توجد في المستشفيات الأخرى وتقوم مستشفيات الجامعة بالدور الطبي الرئيسي في الاسكندرية .

والوضع الحالي في المستشفيات بالاسكندرية حسب الأرقام والمعدلات يؤكد ضرورة التوسع الأفقي والرأسي في قطاع الصحة بصفة عامة اذ لا تتجاوز المساحة المخصصة للمرضى ٦٥٪ من مساحة المبنى ومتوسط الاقامة في المستشفى ١٥ يوما ومعدل الأسرة لكل ألف نسمة لا يتجاوز ٢ر٣ سرير وهي معدلات في مجملها تدل على انخفاض مستوى الرعاية الصحية بالمحافظة . وقد حسبت أعداد الأسرة اللازم اضافتها إلى العدد الحالي للأسرة خلال الفترة من ١٩٨١ – ٢٠٠٥ بحوالي ١٠٧٤٤ سريرا وفقا لمعدل ٤ أسرة / الف نسمة وهو معدل الهيئة العامة للتأمين الصحي أو حوالي ١٥٤٩٤ سريرا وفقا لمعدل ٥ أسرة / ألف نسمة وهو المعدل المستهدف لرفع مستوى الرعاية الصحية في الاسكندرية . هذا بخلاف اضافة عدد ١٧٣ عيادة صحية بالأحياء وعدد ٤٦ مركزا طبيا حضريا وعدد ١٤١ مكتب صحة وعدد ١٥ مجموعة صحية ريفية وعدد ١٧٣ عيادة صحية بالاحياء وعدد ٤٦ مركزا طبيا حضريا وعدد ١٤١ مكتب صحة وعدد ١٥ مجموعة صحية ريفية وعدد ٣٤ وحدة صحية ريفية وعدد ٨٩ مركزا لرعاية الأمومة والطفولة وعدد ٢٤ مجموعة صحية مدرسية وعدد ٨٧ وحدة صحية تخصصية مدرسية وعدد ٤٦ وحدة أمراض متوطنة وعدد ٥ مستوصفات صدرية .

وتقدر جملة الاستثمارات اللازمة لرفع مستوى الرعاية الصحية في الاسكندرية بحوالي ٧ر١٨٧ مليون جنيه (وفقا لمعدل ٤ أسرة / الف نسمة) أو حوالي ٧ر٢٤٤ مليون جنيه (وفقا لمعدل ٥ أسرة / الف نسمة) وهذه الاستثمارات موزعة على أربع خطط خمسية من عام ١٩٨٥ – ٢٠٠٥ مضمنة نسبة احتياطي تبلغ ٢٠٪ لمواجهة أية تغيرات في الأسعار أو التكاليف في المستقبل .

(هـ) الامداد بالميـاه :

يوجد بالاسكندرية ست محطات لمياه الشرب بالاضافة إلى محطة لمياه الري للحدائق وبدراسة خطط ومشروعات الهيئة العامة لمرفق مياه الاسكندرية اتضح أنه سوف تقام محطتان جديدتان لمياه الشرب هما :



الخدمات الصحية في عام ٢٠٠٥

شكل (٨) الخدمات الصحية في محافظة الاسكندرية

محطة مياه النصر على ترعة النصر وينتظر أن يبدأ في انشائها عام ١٩٨٨ ومحطة مياه أبيس على ترعة مياه الشرب وسيكون لكل محطة تصرف تصميمي ١٢٠ ألف متر مكعب / يوم تزداد إلى ٢٤٠ ألف متر مكعب / يوم .

ولقد وضعت الهيئة العامة لمرفق مياه الاسكندرية خطة التوسع الرأسي والأفقي ضمن الخطة الخمسية ١٩٨٣/٨٢ – ١٩٨٧/٨٦ م على أساس الوصول بالطاقة الانتاجية للمرفق إلى ٢٫٥ مليون متر مكعب يوميا لخدمة حوالي ٤ ملايين نسمة ١٩٩٠ ، ٤٫٦ مليون نسمة عام ١٩٩٥ وخدمة ٥٫٣ مليون عام ٢٠٠٠ مع ملاحظة أن هذه الأرقام يدخل فيها سكان المدينة وزوارها بمتوسط استهلاك للفرد حوالي ٤٠٠ لتر في اليوم كاستهلاك منزلي وصناعي وخدمات أخرى وبذلك فان مثل هذه الخطة سوف تفي باحتياجات سكان محافظة الاسكندرية ومناطق الامتداد العمراني الجديدة والمنطقة الصناعية بالغرب حتى عام ٢٠٠٥ .

هذا بالاضافة إلى أن الهيئة قد وضعت في اعتبارها تغيير الشبكات القديمة المتهالكة وتحسين الخدمة من خلال تحسين الضغوط في الأماكن التي تشكو من ضعفها وذلك من خلال اقامة مشروعات التخزين وتقوية الضغوط وادخال نظام المحاسبة بالعدادات .

(و) الصرف الصحي :

تغطى خدمات الصرف الصحي حوالي ٤٠٪ من مدينة الاسكندرية فقط في حين أن حوالي ٦٠٪ من المدينة محرومة من هذه الخدمات بالرغم من ارتفاع الكثافة السكانية في معظم المناطق المحرومة وهناك العديد من المشاكل المتعلقة بالصرف الصحي بمدينة الاسكندرية ومنها :

١ – تحميل الشبكة بأكثر من طاقتها نتيجة لزيادة الكثافة السكانية بالمناطق المخدومة وعلى الرغم من أن الشبكات عمرها يتراوح بين ٥٠ – ٧٠ عاما الأمر الذي يترتب عليه الطفح وانهيار الشبكات لتآكل المواد المصنوعة منها .

٢ – أن مياه الصرف الصحي للمدينة يتم التخلص من جزء كبير منها خلال المصب البحري عند قايتباى وهو مكسور في أكثر من موقع أقربها على بعد ٣٠ مترا من الشاطىء وجزء آخر يصرف في بحيرة مريوط وبعض المصارف الزراعية وأغلب هذه تعود إلى البحر مما يسبب تلوثه وتلوث البيئة وتهديد السياحة في مدينة الاسكندرية .

ولحل المشاكل المتعلقة بالصرف الصحي تسعى هيئة الصرف الصحي إلى تنفيذ العديد من المشروعات التي تستهدف حل تلك المشاكل . وبدأت في تنفيذ خطط عاجلة لامداد الشبكات وانشاء محطات الرفع والضخ المختلفة ضمن شبكة شاملة للاسكندرية الكبرى ويتجه الرأى إلى اعتماد اشتراك المستفيدين بالشبكة في نفقاتها كما هو متبع في المرافق الأخرى .

(ز) الكهربـاء :

بدراسة الموقف الحالي والمستقبلي لاحتياجات الطاقة الكهربائية لمحافظة الاسكندرية في ضوء مشروعات شركة توزيع كهرباء الاسكندرية الحالية والمستقبلية اتضح أنه في نهاية عام ١٩٨٣ سيحدث عجز في الطاقة يتم الحصول عليه من الشبكة الموحدة يقدر

بحوالي ١٧٦ ميجاوات . أما في عام ١٩٨٧ بعد تنفيذ التوسعات في مشروعات توليد الكهرباء في غرب الاسكندرية والساحل الشمالي فسوف يكون هناك فائض في الطاقة الكهربائية يقدر بحوالي ١١٠ ميجاوات يمكن تصديره إلى الشبكة الموحدة ، أما في عام ٢٠٠٥ فإنه سوف يكون هناك فائض يقدر بحوالي ١٦٨٠ ميجاوات يمكن تصديره إلى الشبكة الموحدة بعد انشاء المحطة النووية بالضبعة بطاقة ١١٠٠ ميجاوات .

وبدراسة تطور انتاج الطاقة الكهربائية لهيئة كهرباء الاسكندرية خلال الفترة من ١٩٦٩/٦٨ إلى ١٩٨٤/٨٣ اتضح ان الانتاج قد إزداد من حوالي ٦٥٩ مليون كيلووات / ساعة إلى حوالي ٤ر١٧١٧ مليون كيلو وات / ساعة والمتوقع أن يزداد إلى حوالي ٤٧٥٠ مليون كيلو وات / ساعة عام ٢٠٠٥ . ولقد ازداد تطور استهلاك الفرد من الطاقة الكهربائية من حوالي ٣٤٧ كيلو وات / ساعة إلى حوالي ٥٧٢ كيلو وات / ساعة خلال نفس الفترة ويتوقع أن يزداد إلى حوالي ١٠٠٠ كيلو وات / ساعة عام ٢٠٠٥ .

(ح) المواصلات السلكية واللاسلكيـة :

تعاني محافظة الاسكندرية من عجز كبير في عدد خطوط التليفونات حيث يبلغ عدد خطوط التليفونات حاليا حوالي ٨٨ ألف خط وطبقا للمعدلات الدولية يجب أن يتوافر بها حوالي ٣٠٠ الف خط أي أن هناك عجزا في سعة السنترالات من الخطوط يعادل حوالي ٢١٢ الف خط .

وتشمل خطة هيئة المواصلات السلكية واللاسلكية تنفيذ مشروعات لاحلال أو استبدال السنترالات التي انتهى عمرها الافتراضي ومشروعات لاستكمال بعض السنترالات ومشروعات لانشاء سنترالات جديدة ومشروعات لرفع كفاءة شبكة التلكس وزيادة دوائر الاتصالات الدولية والمحلية وتحسين خدمة الترنك والدليل . وسوف يترتب على التعاقدات الجديدة اضافة حوالي ١٠٠ الف خط لشبكة المحافظة وبذلك سوف تصل في عام ١٩٨٦ إلى ١٨١ الف خط .

وبدراسة احتياجات محافظة الاسكندرية عام ٢٠٠٥ اتضح أن محافظة الاسكندرية تحتاج إلى حوالي نصف مليون خط من المتوقع أن يتوافر منها وفقا لمشروعات هيئة المواصلات السلكية واللاسلكية حتى عام ١٩٩٦ حوالي ١٨٠ ألف خط ، وعلى ذلك فان عدد الخطوط المطلوب توفيرها حوالي ٣٢٠ الف خط حتى عام ٢٠٠٥ تبلغ استثماراتها حوالي ٤٠٠ مليون جنيه بأسعار ١٩٨٣ موزعة على أربع خطط خمسية .

٩ – التخطيط الشامل للطرق والنقل والمـرور :

تم تحليل مشاكل النقل والمرور الحالية سواء بسبب الشكل الشريطي للمدينة أو لتضارب الاستعمالات بها ونموها العشوائي أو لصغر مساحة الطرق بالنسبة لمساحة المناطق الحضرية أو لارتفاع الكثافة السكانية . كذلك ما يتعلق بعدم التدرج المناسب لنوعيات الطرق وكثرة تقاطعاتها وعدم كفاية عروضها . أضف إلى ذلك عدم كفاية موقف انتظار السيارات وعدم كفاية عرض الأرصفة لتحركات المشاة وخاصة في قلب المدينة . أما بالنسبة للنقل العام فلا يوجد تنسيق بين مرفق النقل العام وخط أبو قير الحديدي مع عدم كفاية وسائل النقل العام لحاجة السكان وزيادة زمن الرحلات بسبب اختناقات المرور مع ازدواج الخدمة في بعض المناطق وافتقارها في مناطق أخرى لاعداد التخطيط الشامل للنقل والمرور ثم استعمال الحاسب الآلي الالكتروني للتنبؤ بالتوزيع الجغرافي لتحركات السكان بين الأقسام المختلفة والتنبؤ لوسائل النقل المناسبة .

وقد أعد التخطيط الشامل المذكور لتحقيق أهداف التخطيط العمراني من دعم النمو الصناعي بأبوقير والطابية ومنطقة العامرية وجنوب الدخيلة . وبتشجيع الامتداد العمراني بمحاذاة شاطىء البحر غربا وفي كنج مريوط والعامرية ، وإنشاء مدينة رياضية غرب المدينة واستغلال شاطىء بحيرة مريوط للأغراض السياحية والتجارية مع الأخذ في الاعتبار تنفيذ مينائي الدخيلة وأبو قير والمطار الدولي ومدينة العامرية الجديدة .

وبناء على ذلك فان أهداف النقل والمرور وضعت كالآتي :

١ – ايجاد خط نقل سريع يمتد من شرق المدينة إلى غربها مع وجود خطوط نقل سريعة لربط الأقسام ببعضها .
٢ – ايجاد خطوط نقل عام تقليدية من ترام وأوتوبيس لربط المسافات القريبة بالأقسام . مع تسيير خطوط ميكروباص بوسط المدينة والأقسام التي يتعذر فيها تشغيل خطوط النقل التقليدية .
٣ – تحسين شبكة الطرق الرئيسية وحل التقاطعات بها لتسهيل حركة النقل العام مع توفير المساحات اللازمة في الأرصفة لحركة المشاة وتأمين عبورهم للطرق مع خلق شوارع للمشاة في بعض أجزاء وسط المدينة .
٤ – الاهتمام بالطرق الاقليمية وبالشبكة المتكاملة داخل المدينة وتحسين انسياب المرور بها ، مع توفير مواقف انتظار السيارات بمنطقة وسط المدينة .

الاستراتيجية حتى عام ٢٠٠٥ :

١ – تطوير خط أبو قير الحديدي بتحسين تصميمه الانشائي مع دراسة جميع المزلقانات وتقليل عدد المحطات وكهربة الخط . تطوير مسار ترام الرمل مع تحسين تصميمه الانشائي والغاء بعض المحطات المتوسطة واستخدام الاشارات الكهربائية ومد خدمته حتى مدينة العامرية الجديدة ناحية الغرب .

٢ – مترو الانفاق : تتضمن الاقتراحات بتنفيذه من بولكلي ثم سيدي جابر حتى محطة الرمل – ميدان عرابي – شارع السبع بنات . ثم في مسار معزول بشارع الأمان حتى المكس . ويتفرع بعد ذلك بمحاذاة سكة حديد مطروح عبر الملاحة في اتجاه العامرية – طريق برج العرب – المطار الدولي حتى مدينة العامرية الجديدة . انشاء خط مترو انفاق من ميناء الاسكندرية ميدان عرابي ميدان الجمهورية شارع محرم بك .

٣ – خطوط الاتوبيس : انشاء مسار سريع بطريق الحرية من المنتزه حتى ميدان النافورة ويتفرع إلى خطين الأول محطة الرمل عن طريق السلطان حسين والثاني إلى ميدان الجمهورية . انشاء خط اقليمي يمتد من مثلث الشركات حتى مدينة العامرية الجديدة من جهة الشمال .

الطرق والمرور :

١ – انشاء طريق اقليمي سريع كامتداد للطريق الزراعي حتى يلتقي بالطريق الصحراوي .

٢ – انشاء طريق سريع بموقع قناة المحمودية بعد ردمها .

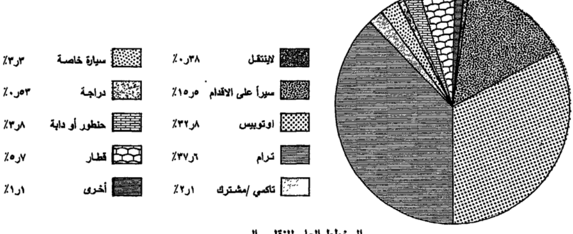
٣ – توسيع طريق الكورنيش من جهة البحر لزيادة كفاءته .

٤ – اعادة تصنيف شبكة الطرق داخل المدينة لتتكون من شبكة طرق رئيسية وطرق فرعية . ثم شوارع محلية وشوارع تجميع ثانوية .

٥ – طريق عرضي للمرور السريع لخدمة الميناء بالقباري وهو طريق مرفوع تجاه باب رقم ٢٧ بجمرك الاسكندرية ويمتد فوق شارع مسجد القبارى ويتقاطع مع امتداد طريق مصر/ اسكندرية الزراعي .

شكل (٩)

توزيع سكان محافظة الاسكندرية حسب وسائل الانتقال من مقار سكنهم الى مقر عملهم



المخطط العام للنقل والمرور

٦ – طريق سريع مرفوع فوق خط سكة حديد الاسكندرية أبو قير لخدمة حركة النقل والمرور طوليا بالمدينة . وسيمتد من محطة النصر شرقا حتى محطة سيدى جابر ثم محطة مصر في مراحله الأولى . أما في مرحلته الأخيرة فسيمتد من محطة النصر حتى محطة المنتزه .

٧ – انشاء جراجات متعددة الأدوار أسفل حديقة الخالدين وأسفل ميدان الجمهورية وأسفل محطة اتوبيس ميدان عرابي وخلف سينما امير وأسفل ميدان سانت كاترين وأسفل ميدان سعد زغلول .

٨ – تعميم اشارات المرور الاوتوماتيكية والفصل الزمني بين أنواع وسائل النقل على بعض الطرق وخاصة بالنسبة للنقل الثقيل .

الموانىء والمطارات بالاسكندريـة :

تعتبر الاسكندرية من أهم موانىء البحر الأبيض المتوسط وبها ستة موانىء هي الميناء الشرقية والميناء الغربية وميناء الدخيلة الجديدة وميناء أبو قير والميناء القمرية وميناء سيدى كرير ويخص ميناء الاسكندرية نحو ٦٤ر٤٪ من اجمالي حجم تجارة مصر الخارجية . وتبلغ الطاقة النظرية لميناء الاسكندرية حوالي ١٨ر٢ مليون طن سنويا من مختلف البضائع . وقد بلغت طاقة الميناء الفعلية حوالي ٢٧ر٦٤ مليون طن في عام ١٩٨١ م وذلك يعني زيادة الطاقة الفعلية على النظرية للميناء بحوالي ٥١٪ .
وتشمل المشروعات اللازمة لزيادة قدرة الميناء على أداء مهمته في المستقبل زيادة عدد الأرصفة وإصلاح المعطل منها وإحلال معدات جديدة متطورة بدلا من المعدات القديمة وانشاء محطة حاويات على الأرصفة ٤٩ - ٥٤ وانشاء أرصفة جديدة وتعديل الأرصفة الموجودة بالاضافة إلى انشاء ثلاجة سعة ٦ آلاف طن وإقامة برج مزود بالرادار لرصد السفن ومتابعتها . ويتوقع في سنة ٢٠٠٥ ان يصل حجم حركة التجارة الخارجية عبر ميناء الاسكندرية إلى حوالي ٣٨ر٥ مليون طن .
وينفذ مشروع ميناء الدخيلة الجديد لمقابلة النشاط التجاري والصناعي المتزايد لمدينة الاسكندرية مع ايجاد الأرصفة اللازمة لاستيراد خام الحديد اللازم لمصنع حديد الدخيلة والمخطط له أن ينتج حوالي ٧٥٠ الف طن حديد تسليح سنويا . ومن المتوقع أن يصبح هذا الميناء صالحا للتشغيل في بداية عام ١٩٨٦ . ويتوقع أن تصل الطاقة الفعلية لميناء الدخيلة الجديد في عام ١٩٨٧ حوالي ٦٥ مليون طن وسيكون تشغيله بالتنسيق مع وتحت ادارة الهيئة العامة لميناء الاسكندرية . ولقد بدأت القوات البحرية في إنشاء ميناء أبو قير العسكري وقد افتتح جزء منه عام ١٩٨٣ وسيخصص جزء من طاقته لخدمة القطاع المدني بعد استكماله .

المطـارات :

وإن كان يوجد في محافظة الاسكندرية ثلاثة مطارات هي مطار النزهة ومطار الدخيلة ومطار جناكليس الا أنها تفتقر إلى مطار دولي كبير يسمح باستقبال الطائرات النفاثة ذات الحمولات الكبيرة وسيبدأ قريبا تشغيل خطوط دولية من مطار الاسكندرية بعد اعادة تشغيله محليا خلال العامين القادمين .
ويعد مطار العامرية الدولي أحد المشروعات التي تضمنها تخطيط مدينة العامرية الجديدة وهو يخدم كلا من مدينة الاسكندرية والعامرية الجديدة ويخدم السياحة . وجدير بالذكر أن تكاليف إنشائه تقدر بحوالي ٦٠ مليون جنيه .

١٠ - النشاطات الاقتصادية والاستثمارية المطلوبة:

(أ) القطاع الصناعي بمحافظة الاسكندرية :

تمثل الاسكندرية قاعدة صناعية قوية حيث يتركز بها حوالي ٣٨٪ من الصناعة في جمهورية مصر العربية ويمثل عدد العاملين في المصانع التي تضم أكثر من ٢٥ عاملا في محافظة الاسكندرية حوالي ٢٢٪ من اجمالي عدد العاملين في القطاع الصناعي في جمهورية مصر العربية وإن كان غالبية العمال يتركزون في صناعات الغزل والنسيج ويبلغ الدخل الصناعي بمحافظة الاسكندرية حوالي ٥١٥ مليون جنيه أما صافي الدخل الصناعي فيبلغ حوالي ١٥٤ مليون جنيه وفقا لأرقام ١٩٧٦ م .

وتتبعثر مواقع الصناعات المختلفة في مدينة الاسكندرية تبعثرا كبيرا غير منضبط أو مخطط داخل المناطق السكنية في مختلف أحياء المدينة مما ترتب عليه العديد من المشاكل الاقتصادية والاجتماعية والصحية بالاضافة إلى تحميل المرافق المختلفة بما يفوق طاقتها كثيرا . لذا يوصى مشروع التخطيط الشامل بمحافظة الاسكندرية بضرورة جعل مدينة الاسكندرية منطقة انكماش صناعي على أن تكون الصناعات الجديدة في منطقة غرب المدينة لما يتمتع به غرب الاسكندرية من امكانيات عديدة للتنمية الصناعية بها وكذلك مدينة العامرية الجديدة ، ليس هذا فحسب بل ان المشروع أوصى بضرورة نقل مصنع الحديد الاسفنجي من موقعه الحالي إلى مدينة العامرية الجديدة كذلك تمت التوصية بنقل شركة الغزل الاهلية والمدابغ من موقعها الحالي إلى منطقة الصناعات بمدينة العامرية الجديدة . بالاضافة إلى التوصية بنقل العديد من الشركات الصناعية الأخرى إلى منطقة غرب المدينة ومدينة العامرية الجديدة أيضا . حيث أن ذلك سوف يسهم في دعم العمران والقاعدة الاقتصادية الصناعية في هذه المناطق من ناحية ويعمل على التغلب على مشاكل الاسكان والمواصلات والمرافق التي تعاني منها مدينة الاسكندرية من ناحية أخرى وكذلك فان نقل هذه الصناعات سيوفر مساحات كبيرة يمكن الاستفادة منها في العديد من مشروعات الاسكان والخدمات من ناحية ثالثة .

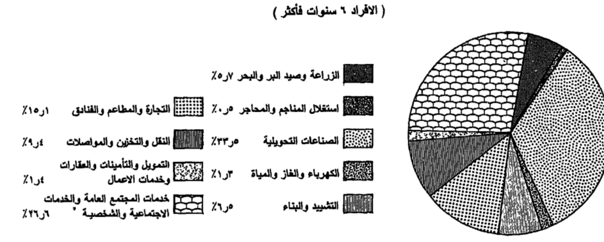
ونقل هذه الصناعات يمكن أن يتم على مرحلتين تشمل المرحلة الأولى نقل الصناعات القائمة في أقسام الرمل وسيدى جابر وباب شرقي والمنتزة وكرموز . وتشمل المرحلة الثانية أقسام العطارين والمنشية . وحتى تكون خطوات النقل على أسس علمية فان الأمر يتطلب المزيد من الدراسات مع تزويد الامتداد العمراني غرب المدينة ومدينة العامرية الجديدة بالمرافق المختلفة اللازمة لذلك .
وقد قدرت الاستثمارات اللازمة للقطاع الصناعي بمحافظة الاسكندرية حتى عام ٢٠٠٥ بحوالي ٤ر٣ مليار جنيه تشمل

ما تتضمنه الخطة الخمسية القومية ١٩٨٣/٨٢ – ١٩٨٧/٨٦ لقطاع الصناعة بمحافظة الاسكندرية والبالغة حوالي ١٫٠٢٥ مليار جنيه كما تشمل أيضا الاستثمارات التي يتضمنها التصور العام لتخطيط المنطقة بين المكس والكيلو ٣٦ من الاسكندرية والذي أعدته وزارة التعمير والدولة للاسكان واستصلاح الأراضي والتي تقدر بحوالي ٣٫٤ مليار جنيه .

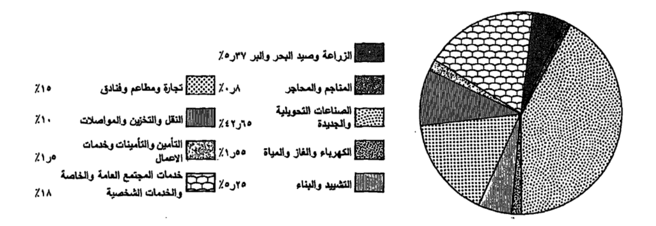
شكل (١٠)

توزيع السكان المصريين من سكان محافظة الاسكندرية
حسب النشاط الاقتصادى عام ١٩٧٦ م

(الافراد ٦ سنوات فأكثر)



توزيع السكان المصريين من سكان محافظة الاسكندرية
حسب النشاط الاقتصادي في عام ٢٠٠٥



(ب) السياحة في الاسكندريــة :

تعتبر الاسكندرية مدينة سياحية ومصيفا جذابا بسبب وضعها الجغرافي المتميز واعتدال مناخها صيفا وتوافر الكثير من الخدمات الضرورية للسياحة وكونها مركزا اقتصاديا وصناعيا هاما علاوة على أنها الميناء البحري الأول في مصر . وتحتوي مدينة الاسكندرية على عدد كبير من المناطق السياحية والترفيهية الهامة نخص بالذكر منها آثار كوم الدكة وقلعة قايتباى وآثار كوم الشقافة والمقابر الرومانية وعمود السواري وميدان المساجد وحدائق الشلالات والنزهة وانطونيادس وشواطىء الاستحمام والميناء الشرقي والمعمورة والمنتزه وضاحية ابي قير وضاحية العجمى وضاحية كنج مريوط .

وتبلغ الطاقة الفندقية السياحية الحالية بمدينة الاسكندرية حوالي ٥٤ فندقا يبلغ عدد غرفها حوالي ٣٣٠٠ غرفة . هذا بخلاف المشروعات الفندقية السياحية أو الفنادق تحت الانشاء ، والتي تبلغ ١١ مشروعا يبلغ عدد غرفها حوالي ١١٢٧ غرفة والفنادق غير السياحية وعددها ١٩٣ فندقا وعدد غرفها ٤١٤٤ غرفة والوحدات السكنية المفروشة والتي تقدر بحوالي ١٧٠ الف وحدة وعدد غرفها حوالي ٥١٠ آلاف غرفة .

ويوصي مشروع التخطيط الشامل بعمل دليل سياحي للمواقع الأثرية بالاسكندرية وتوفير مختلف الخدمات السياحية اللازمة واقامة متحف حضاري والاهتمام بالمناطق الخضراء وزيادة رقعتها وتطوير الميناء الشرقي ليصبح منطقة منتزهات وأنشطة رياضية بحرية وترفيهية والنهوض بالشواطىء وحمايتها من التلوث والاهتمام بنظافتها مع خلق منتزهات جديدة على الشاطىء في الأماكن التي تسمح بذلك واضافة الأنشطة البحرية والمهرجانات الرياضية وربط منطقة أبي قير بمدينة رشيد بحرا وبناء قرى سياحية متكاملة بمنطقة العجمى وسيدى كرير وجعل منطقة كنج مريوط مركزا للسياحة العلاجية والسياحة الشتوية . واقامة معرض دائم لمدينة الاسكندرية واقامة ملاهي وحديقة نباتات عامة ومركزا للمؤتمرات وأنشطة بحرية مختلفة واستغلال شواطىء بحيرة مريوط بعد تنقيتها كمحاور أساسية للنشاط السياحي لكي يصبح لمدينة الاسكندرية ثلاث واجهات بحرية وانشاء منتزهات وحدائق حول المطار البحري وانشاء خطوط بحرية تربط بين شواطىء المدينة .

وتقدر الاحتياجات الاستثمارية اللازمة للسياحة بالاسكندرية بحوالي ١٠٩٨ مليون جنيه حتى عام ٢٠٠٥ حيث يخص الخطة الخمسية الأولى ١٩٨٥ – ١٩٩٠ منها حوالي ٣٦٠ مليون جنيه . ويخص الخطة الخمسية الثانية ١٩٩٠ –١٩٩٥ حوالي ٢٦٤ مليون جنيه والخطة الخمسية الثالثة ١٩٩٥ – ٢٠٠٠ حوالي ٢٦٤ مليون جنيه والخطة الخمسية الرابعة ٢٠٠٠ – ٢٠٠٥ حوالي ٢٦٤ مليون جنيه .

ويدخل في هذه الاستثمارات ضرورة مضاعفة عدد الغرف والخدمات السياحية الحالية وانشاء مجموعة من القرى السياحية على الساحل الشمالي وتطوير ضاحية أبو قير السياحية .

(جـ) الزراعــة :

تستهدف خطة الانتاج الزراعي بمحافظة الاسكندرية تحقيق الاستغلال الأمثل للموارد الاقتصادية لتحقيق أكبر قدر ممكن من الأمن الغذائي لسكان المحافظة حاليا وحتى عام ٢٠٠٥ . واتضح من الوضع الانتاجي والاستهلاكي الغذائي النباتي الحالي بالاسكندرية أن هناك فجوة غذائية بالنسبة للقمح والفول والارز والأذرة الشامية تقدر بحوالي ٢٥٨ ، ٦ر٧٧ ، ٣ر١٢ ، ٦ر٧٧ ، ٨ر١٧٧ ألف طن على الترتيب سنويا . وسوف تتفاقم هذه الفجوة في الحبوب حتى عام ٢٠٠٥ فتصبح حوالي ٦٠٢ الف طن للقمح وحوالي ١٦٠ الف طن للأرز وحوالي ٢٨٥ الف طن للاذرة الشامية سنويا .

واتضح أنه لا يستطيع انتاج الخضروات في محافظة الاسكندرية ان يغطي الاستهلاك منها حتى عام ٢٠٠٥ خاصة الخضر الورقية والطماطم والبطاطس والفلفل والبطاطا والقرعيات والبقوليات ولا يختلف الأمر كثيرا بالنسبة للفاكهة اذ ظل العجز قائما بالنسبة للموالح والموز والكمثرى والبلح والتفاح .

ويقتضي الأمر السير في اتجاه زيادة انتاجية الفدان من الزروع النباتية وتوسيع الرقعة المنزرعة باستصلاح الأراضي البور المتخللة البالغ مساحتها ٤٠ ألف فدان لكي يصبح اجمالي الرقعة المنزرعة حوالي ٤٠ ألف فدان بالاضافة إلى ذلك التوسع في انتاج الزروع الخضرية والفاكهة وادخال النباتات الطبية والعطرية والزهور والزينة في التركيب المحصولي . كما ينبغي الاستفادة من التكامل الاقتصادي الاقليمي الذي يشمل محافظات الاسكندرية والبحيرة ومطروح لتغطية احتياجات السكان بالاسكندرية من المحاصيل التي يستمر فيها العجز أو لا تنتج بالمحافظة .

أما بالنسبة للوضع الانتاجي والاستهلاكي الغذائي للبروتين الحيواني بالاسكندرية فاتضح أن انتاج المحافظة من البروتين الحيواني وفقا لمصادره المختلفة قاصر عن سد احتياجات السكان والتي تقدر بحوالي ١٩ – ٢٠ جرام للفرد يوميا اذ تقدر الفجوة الغذائية من البروتين الحيواني في عام ٢٠٠٥ بحوالي ٢٣٦ الف طن من الألبان وحوالي ٢٧ الف طن من اللحوم الحمراء وحوالي ٣ر١٠ مليون دجاجة تسمين وحوالي ٥ر٣ مليون بيضة وحوالي ٦ر١١ الف طن من الأسماك .

ويتطلب حل المشكلة الغذائية زيادة الانتاج الحيواني في المحافظة بالاضافة إلى زيادة إنتاجية الوحدة والتوسع في مشروعات زيادة الثروة الحيوانية من الآن وحتى عام ٢٠٠٥ . فيجب زيادة الثروة الحيوانية الحالية وحتى عام ٢٠٠٥ إلى حوالي ١٣٨ الفا من حيوانات اللبن

الحلابة وحوالي ٦٢ الفا من عجول التسمين وحوالي ٢٠٧ آلاف من النعاج هذا بخلاف توابع هذه الحيوانات المذكورة . كما ينبغي زيادة أعداد الدواجن المنتجة للحم إلى حوالي ٢ر٢٢ مليون دجاجة والمنتجة للبيض إلى حوالي ١ر٣١ مليون دجاجة . ولذا فان مشروع التخطيط الشامل يوصي في هذا المجال باعادة استخدام مياه الصرف الصحي في استصلاح واستزراع أراض جديدة تحقيقا للأمن الغذائي من ناحية وحماية من التلوث البيئي من ناحية أخرى .

ولتنفيذ خطة استصلاح الأراضي واقامة مشروعات الانتاج الحيواني بالمحافظة من عام ١٩٨٥ - ٢٠٠٥ ينبغي تدبير حوالي ٧٣٩ مليون جنيه كاستثمارات يخص الانتاج النباتي منها حوالي ٣٣ مليون جنيه ويخص الانتاج الحيواني المبلغ المتبقي البالغ ٧٠٦ ملايين جنيه علما بأن هذه المبالغ تتضمن نسبة احتياطي تبلغ ٢٠٪ لمواجهة أي تغيرات في الأسعار أو التكاليف في المستقبل .

(د) الشئون المالية والاقتصادية والاستثمارات المطلوبة للتخطيط الشامل

تعاني محافظة الاسكندرية من فجوة تمويلية تتمثل في زيادة النفقات عن الايرادات وهذه الفجوة تميل إلى الاتساع فقد بلغت جملة النفقات حوالي ٤ر٨٠ مليون جنيه عام ١٩٨١/٨٠ م في حين بلغت الايرادات حوالي ٦ر٧٨ مليون جنيه في نفس العام وبتوزيع النفقات على الخدمات المحلية يلاحظ الاختلال وعدم التوازن ، فبينما بلغ نصيب الديوان العام والتعليم والصحة حوالي ١ر٥٢٪ و ٢ر٣٢٪ و ٢ر١٠٪ من اجمالي نفقات المحافظة يبلغ نصيب الخدمات الأخرى مجتمعة،حوالي ٥ر٥٪ بالرغم من أهميتها للمجتمع السكندري كذلك يلاحظ أن حوالي ٥ر٤٦٪ من اجمالي نفقات المحافظة هي مرتبات وأجور مما يجعل تكلفة القوة البشرية مرتفعة ويقلل من الكفاءة الانتاجية لعنصر العمل نتيجة قصور في مده بمستلزمات الانتاج .

كذلك اتضح من دراسة ايرادات المحافظة ارتفاع نسبة اعانة الدولة للمحافظة والقروض والتسهيلات الائتمانية في حين تنخفض نسبة الايرادات الرأسمالية والايرادات المتنوعة للمحافظة أي الموارد الذاتية .

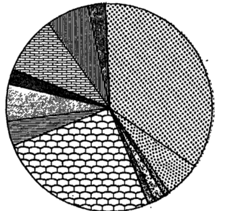
وبدراسة متوسط نصيب الفرد من اجمالي مختلف تكاليف مديريات الخدمات وجد أنها تقدر بحوالي سبعة جنيهات بالاسعار الثابتة (عام ٦٢/٦١ كسنة أساس) عام ١٩٨١ م . من ناحية أخرى فانه اتضح من الدراسة أن نصيب الفرد من نفقات المحافظة أكبر من نصيب الفرد في تمويل ايراداتها حيث بلغ نصيب الفرد من اجمالي نفقات المحافظة حوالي ٧ جنيهات في حين يبلغ نصيبه من الموارد الذاتية للمحافظة حوالي ٧ر٣ جنيه أي أن الفضلة المالية حوالي ٣ر٣ جنيه عام ١٩٨١ بالاسعار الثابتة (عام ٦٢/٦١ كسنة الأساس) .

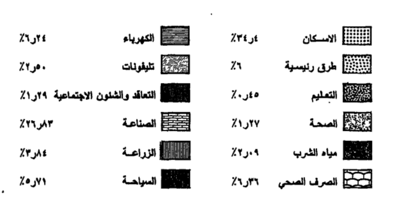
وبحساب الاستثمارات اللازمة للتخطيط الشامل لمحافظة الاسكندرية حتى عام ٢٠٠٥ اتضح انها تبلغ حوالي ٣ر١٦ مليار جنيه شاملة الاستثمارات المخصصة لمحافظة الاسكندرية لمختلف القطاعات في الخطة الخمسية القومية الحالية وكذلك ما قد يخصص لها في الخطة الخمسية القومية القادمة لذلك فان هذه الاستثمارات يمكن أن يساهم فيها القطاع الخاص والتعاوني وشركات الاستثمار ورأس المال الأجنبي والعربي .

وبدراسة القوة البشرية العاملة في مختلف القطاعات عام ٢٠٠٥ اتضح أن القوة البشرية العاملة عام ٢٠٠٥ تبلغ حوالي ٦ر١ مليون نسمة يخص الزراعة والصيد منها ٥ر٣٧٪ ، والخدمات المختلفة ٩ر٤٥٪ .

شكل (١١)

اجمالي الاستثمارات اللازمة للتخطيط الشامل لمحافظة الاسكندرية حتى عام ٢٠٠٥ وفقاً لاسعار عام ١٩٨٣ بالمليون جنيه موزعة على القطاعات المختلفة .





١١ - الحفاظ على التراث والبيئة :

أ - الحفاظ على التراث الحضاري :

التراث الحضاري هو كل ما يكون موضع اعتزاز المدينة وفخرها - مما يدل على التطور الحضاري للمجتمع والدولة من نواحيه العمرانية والاقتصادية والإجتماعية والسياسية . ويستهدف التخطيط الشامل لمحافظة الاسكندرية التوفيق بين متطلبات الحياة العصرية وبين الحفاظ على التراث الحضاري الذي يؤصل للمدينة قيمتها التاريخية والثقافية ويأخذ بعين الاعتبار القوى الحضارية التي بلورت ملامح ومعالم تلك التراث الحضاري وجعلته كتراث حضاري وقومي بالغ الأثر وعظيم القيمة - ولذلك فان التخطيط يقصد بالحفاظ على التراث المعماري ليس مجرد العناية والترميم لبعض المباني ذات الأهمية التاريخية فقط وانما تطوير استعمالاتها بما يتناسب والوظيفة التي يجب أن تقوم بها كتحويل أحد القصور إلى متحف أو تهيئة أحد الآثار إلى مزار سياحي إلى غير ذلك . مع دراسة امكانية تزويد تلك المواقع بالخدمات المختلفة ومتطلبات الحياة العصرية بما لا يؤدي إلى تشوهها من الداخل والخارج .

وتختلف وسائل الحفاظ على التراث الحضاري وتتخذ أشكالا متنوعة فمنها ما يهتم بصيانة الشواخص والمباني والأحياء والحفاظ عليها كما كانت سابقا ومنها ما يهتم بالاضافة إلى ذلك بعرض المبنى أو الشاخص للزيارة من قبل الجمهور لبيان ما يرمز اليه وأثره في التطور الحضاري كذلك الحفاظ على الصناعات التقليدية ومحاولة زيادة انتاجها وتطويرها لتشجيع هذا النوع من الفنون الشعبية التقليدية . ومن وسائل الحفاظ على التراث الحضاري أيضا صيانة الشواخص والمباني بحيث تكون منسجمة مع الحاضر والمباني المجاورة وبحيث يكون وضعها في استعمالات تتفق مع متطلبات المجتمع الحالية .

ويتطلب الحفاظ على التراث الحضاري - بالاضافة إلى ايجاد وعي عام لدى الأفراد والمجتمع ودوائر الدولة - اظهار هذه الآثار وتسهيل الوصول اليها وإيجاد أماكن لانتظار السيارات بعيدة عنها قليلا وان يشمل التنظيم المناطق المحيطة بها مع العناية بالنظافة والاضاءة والتشجير وغير ذلك .

التوصيات والاقتراحات الرئيسية للتخطيط الشامل للمحافظة على التراث الحضاري :

١ - نشر الوعي حول الحفاظ على التراث الحضاري على مختلف المستويات .
٢ - القيام باحصاء للمباني والشواخص ذات القيمة الحضارية وفي هذا الشأن قام مشروع التخطيط الشامل بعمل حصر مبدئي مع تسجيل لبعض معالم التراث الحضاري بالاسكندرية ونوصي باستكمال هذا الجهد ليصبح التسجيل شاملا وان يتم بالرسم والصورة ويوضع على كل أثر علامة مميزة تبين أنه من معالم المدينة .
٣ - إصدار تشريع للحفاظ على التراث الحضاري بحيث لا يسمح بهدمه أو تعديله أو الاضافة اليه .
٤ - تأسيس هيئة مختصة للحفاظ على التراث الحضاري لمدينة الاسكندرية .
٥ - ايجاد مصادر لتمويل عمليات الحفاظ على التراث الحضاري بطلب معونات من الدولة والهيئات المهتمة بذلك وجمع التبرعات من الداخل والخارج .
٦ - اقتراح وتنظيم مسارات ثقافية وسياحية للمدينة وقد قام مشروع التخطيط الشامل بتحديد ثلاثة مسارات (قصير ومتوسط وطويل) لكي يقوم زائر المدينة بتتبعها والتمتع بمعالمها وآثارها والاطلاع على طابعها وملامحها الحضارية والثقافية .

ب - الحفاظ على البيئة ومنع تلوثها :

تعتبر مشكلة التلوث البيئي بمحافظة الاسكندرية والناجمة عن التمركز الصناعي بها وتبعثر المنشآت الصناعية في مختلف أحياء المدينة من المشاكل الكبيرة التي تعاني منها محافظة الاسكندرية حيث تقدر المخلفات السائلة الناتجة من هذه المصانع بحوالي ٨٢٨ الف متر مكعب ولقد ترتب على التخلص من مخلفات المصانع والصرف الصحي في البحر ان ساءت حالة الشواطيء وأصبحت جميعا بها نسبة كبيرة من الملوثات وان كان معظمها ما زال صالحا للاستحمام وفقا للمعدلات العالمية ، ولم يقتصر التلوث على البحر فقط بل إن الترع المغذية لمحطات مياه الشرب قد أصابها الكثير منه الأمر الذي يؤثر على المستوى الصحي للسكان وانطلاقا من ذلك فان مشروع التخطيط الشامل لمحافظة الاسكندرية يوصي بشدة بعدم التخلص من مخلفات الصرف الصحي في البحر وإعادة استخدامها في استصلاح واستزراع أراض جديدة وجعل مدينة الاسكندرية منطقة انكماش صناعي ونقل العديد من المصانع إلى منطقة غرب المدينة .

ويقترح مشروع التخطيط الشامل الاجراءات الآتية من أجل التحكم في التلوث الصناعي :

١ - تطوير القانون المصري الخاص بالتحكم في الملوثات الصناعية وجعله قابلا للتنفيذ وإعطاء الأجهزة المنفذة سلطة منع أي مصنع من القاء مخلفاته السائلة غير المطابقة للمواصفات مع تعديل المواصفات المذكورة في القانون حيث أنها غير دقيقة فنيا من حيث كمية الاكسجين الحيوي الممتص وعدم ذكر أي رقم خاص عن المواد الصلبة الذائبة .

٢ – اجراء تعديل في العمليات الصناعية ذاتها بحيث تستخدم نظم إعادة استخدام المياه الملوثة .
٣ – إنشاء هيئة قومية لحماية البيئة من التلوث تقوم بعمل اللازم نحو مطابقة المخلفات السائلة لمواصفات القانون مع البدء في تدريب قاعدة عريضة من الكيماويين للاشراف على التحاليل .
٤ – تخصيص جزء من أرباح الشركات الصناعية لانشاء وحدات للمعالجة وتمويل بعض البحوث الدراسية لمعالجة هذه المخلفات .
٥ – وضع اشتراطات خاصة للصناعة التي يسمح باقامتها في الاسكندرية مستقبلا بحيث تستبعد الصناعات الثقيلة أو الملوثة للبيئة .



النمو الحضري المتسارع بمدينة الخرطوم الكبرى ... نشأته ـ مكوناته ـ دوافعه

دكتور / عثمان الحسن محمد نور

أولا : المقدمــة :

لقد شهدت معظم الدول النامية بعد الحرب العالمية الثانية ظاهرة النمو الحضري المتزايد نتيجة لتدفق تيارات الهجرة الوافدة ولارتفاع الزيادة الطبيعية (ارتفاع معدلات المواليد وانخفاض معدلات الوفيات) . وتشير تقديرات الامم المتحدة إلى أن اعداد سكان المناطق الحضرية في العالم قد تضاعفت منذ عام ١٩٥٠ ومن المتوقع ان تتضاعف مرة أخرى قبل نهاية هذا القرن . ويعيش الآن حوالي ثلث سكان الدول النامية في مراكز حضرية ، ومن المنتظر أن ترتفع هذه النسبة لتصل إلى ٥٠٪ بالمائة بحلول عام ٢٠٠٠[(١)]. وتختلف طبيعة النمو الحضري بالدول النامية عن الدول الصناعية فيما يلي **أولا** : ان النمو الحضري في الدول الصناعية قد استغرق فترة زمنية طويلة ليصل إلى أعلى معدلاته . فبينما استغرق النمو الحضري في الدول الصناعية أكثر من مائة سنة ، نجد ان ارتفاع معدلات النمو الحضري بصورة ملحوظة لم يستغرق أكثر من عشرين سنة وذلك لأن سرعة معدلات النمو الحضري الحالية في الدول النامية تفوق سرعتها في الدول الصناعية .

ثانيـا : ان ارتفاع النمو الحضري في الدول الصناعية قد صاحبه تقدم ونمو متوازيان مع المجالات الاقتصادية والاجتماعية في المناطق الريفية والحضرية على حد سواء ، بعكس ما يحدث الآن في الدول النامية حيث ترتفع معدلات النمو الحضري نتيجة لعدم توازن في توزيع مشروعات التنمية الاجتماعية والاقتصادية بين أقاليم ومناطق القطر الواحد .

ثالثـا : ان النمو الحضري في معظم الدول الصناعية قد ساهمت فيه الهجرة الوافدة بنصيب كبير مقارنة بنصيب الزيادة الطبيعية . أما الدول النامية فان العاملين (صافي الهجرة والزيادة الطبيعية) قد ساهما مساهمة متكافئة في تحديد النمو الحضري .

ان النمو الحضري المتسارع في معظم الدول النامية يشكل عبئا ثقيلا على مواردها الاقتصادية ، نسبة لأن معدلات النمو في تلك الدول لاتتناسب وقدرات وموارد مراكزها الحضرية . كما أن النمو الحضري المتسارع في الدول النامية يجعل بعض التنظيمات الهيكلية والمؤسسات الخدمية بالمراكز الحضرية غير قادرة على تحقيق أهدافها التنموية في المجالات الاجتماعية والاقتصادية . ويشير القطب إلى أنه « بالرغم من أن ظاهرة التحضر ونشوء المدن في المجتمعات النامية قد سبق نشوء المدن في المجتمعات المتقدمة من الناحية التاريخية ، الا أن خبرات الأولى عبر العصور المتعاقبة لم تتبلور في تنظيم أو سياسة ، تستطيع من خلالها أن تواصل التكيف للتغيرات السريعة التي نشهدها في المدن . ولذلك فسوف تعاني الدول النامية من التحضر السريع وستواجه العديد من المشاكل المعقدة » . (القطب ، ١٩٨٤ : ٢٤)[(٢)].

ومن السمات البارزة للنمو الحضري في الدول النامية ان سكان الحضر يتمركزون بدرجة كبيرة في عواصم ومراكز الأقاليم ، فقد تزايدت أعداد السكان في المراكز الحضرية الكبيرة لدرجة فاقت معدلات النمو في المرافق والخدمات العامة . ولم تستطع معظم تلك المدن استيعاب الجحافل الضخمة من المهاجرين والنازحين والذين فاقت اعدادهم فرص العمل المتوفرة في المدن مما أدى لمشكلات البطالة المقنعة والبطالة السافرة ولزيادة أعداد المتشردين وذلك من انحرافات الاحداث وانتشار الجريمة . كما أدت الهجرات الوافدة للمراكز الحضرية لظهور مشكلة السكن العشوائي وانتشار مدن الأكواخ أو الصفيح حول أطراف العواصم والمدن .

---

(١) الأمم المتحدة ، ١٩٧٩ م التقرير السنوي لصندوق الأمم المتحدة للنشاطات السكانية لعام ١٩٧٩ . نيويورك .

(٢) القطب اسحاق يعقوب ، ١٩٨٤ . نحو استراتيجية للتحضر في الوطن العربي ، النشرة السكانية ، العدد ٢٤ اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا – بغداد .

ومن جهة أخرى نلاحظ أن النمو الحضري السريع والذي شوهد خلال السنوات الأخيرة في عدد من دول العالم الثالث ، قد تم على حساب تنمية المناطق الريفية والزراعية . فقد نزحت من المناطق الزراعية اعداد كبيرة من القوى العاملة الشابة التي كانت تحقق اضافات كبيرة للنمو الاقتصادي والاجتماعي في المناطق الريفية . وتشير الدراسات السابقة إلى أن نقص الأيدي العاملة في بعض المناطق الزراعية لم يعالج عن طريق التحديث في أساليب الزراعة والنشاطات المرتبطة ، مما جعل الدول النامية التي كانت تصدر المحاصيل الزراعية ، وخاصة الغذائية كالقمح والذرة والفول ... الخ على قائمة المستوردين لتلك السلع .

رغم أن ظهور المدن والمراكز الحضرية في المنطقة العربية قد عرف منذ آلاف السنين الا أن معدلات النمو الحضري في تلك المنطقة كانت بطيئة حتى نهاية النصف الأول من القرن الحالي . أما النصف الثاني من هذا القرن فقد شهد زيادة كبيرة في سكان المراكز الحضرية في الدول النامية ، حيث ارتفعت نسبة سكان الحضر من ٢٥٪ في عام ١٩٥٠ إلى حوالي ٤٨٪ في نهاية ١٩٨٠ م . واذا استمرت نسبة سكان الحضر في المنطقة العربية بنفس المعدلات فربما ترتفع النسبة إلى ٧٠٪ بنهاية القرن الحالي . ويعود النمو السكاني المتسارع للمراكز الحضرية في البلاد العربية لعدة عوامل أهمها : ازدياد تيارات الهجرة الداخلية والهجرة الخارجية وارتفاع معدلات المواليد والانخفاض النسبي في معدلات الوفيات . وقد أدت الزيادة الكبيرة في سكان المدن العربية لاختلال التوازن السكاني بين المدينة والريف حتى أصبحت بعض المدن كالقاهرة والدار البيضاء وبغداد والجزائر والكويت على سبيل المثال مدن ذات سيادة متروبوليتانية وقد تمركزت بها النشاطات الاقتصادية والتجارية والدوائر الحكومية والمؤسسات التعليمية والترويحية مما يزيد من استقطابها اليومي للآلاف من سكان المناطق الريفية . وتضم القاهرة حاليا حوالي ٢٨٪ من جملة سكان جمهورية مصر العربية ، كما تضم مدينة عمان أكثر من ٢٥٪ من سكان الأردن ومدينة الكويت حوالي ٧٠٪ من سكان الكويت .

ان مثل هذا التمركز البشري في بعض عواصم ومدن الدول النامية قد أدى لظهور كثير من المشاكل والمعضلات الاجتماعية والضغوط الاقتصادية ، فضلا عن تدني مستوى الخدمات وضعف فاعلية أجهزة ومؤسسات تلك المدن . وهنالك ظاهرة أخرى أخذت تشاهد في كثير من مدن الدول العربية ، وهي ظاهرة « ترييف المدن » ruralization of cities .

ويشير طبارة في هذا الصدد إلى أن عملية « التمدين » يمكن النظر اليها « كصراع جدلي بين قوتين ، قوة تمدين للمهاجرين الريفيين من قبل المدينة وقوة ترييف المدينة من قبل المهاجرين الريفيين »[٣]. ويحسم هذا الصراع اما لصالح الحضر واما لصالح الريف وذلك حسب القوة النسبية لكل من الجانبين . وتحدد هذه القوة : (١) نسبة المهاجرين الريفيين لجملة سكان المدينة (٢) درجة تهيئة المهاجرين لحياة المدينة (٣) قدرة المدينة ومؤسساتها المختلفة على تمدين المهاجرين الريفيين .

ومدينة الخرطوم الكبرى كواحدة من عواصم الدول العربية تشهد اليوم نمو حضريا سريعا وزيادة مستمرة في عدد سكانها بسبب الهجرة الوافدة والزيادة الطبيعية . ولقد هيمنت هذه المدينة على معظم النشاطات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية . كما برزت مدينة الخرطوم الكبرى كمركز إشعاع ثقافي وكمنطقة تجمع للمؤسسات والهيئات والخدمات العامة والنشاطات التجارية وغيرها من مظاهر الحياة الحضرية . وفي السنوات الأخيرة أصبح النمو السكاني السريع لمدينة الخرطوم الكبرى عبئا ثقيلا على المرافق العامة ، والخدمات المختلفة مما أثر سلبا على مستوى صحة البيئة وخدمات التعليم والترويح والاسكان والنقل ... الخ . ويهدف هذا البحث لدراسة ظاهرة النمو الحضري بمدينة الخرطوم الكبرى ، كأكبر تجمع حضري في السودان من حيث النشأة والعناصر والمكونات وذلك بغرض تشخيص الأسباب والدوافع التي أدت لارتفاع معدلاتها . ان دراسة النمو الحضري من حيث العوامل والآثار ربما تساعد في تخطيط وتنفيذ برامج ومشروعات التنمية وعدالة توزيعها بين مختلف الأقاليم والمراكز الحضرية من أجل التوصل لتوازن بين التنمية والتحضر . كما تساعد في وضع الاستراتيجيات لحل المشاكل الحضرية .

ثانيـا : مصادر البيانات وصعوبات القياس :

تعتمد الدراسة الحالية بصورة أساسية على نتائج التعدادات السكانية الثلاثة والتي أجريت خلال الفترة ١٩٥٥ - ١٩٨٣ بواسطة مصلحة الاحصاءات العامة بالسودان . لقد اجرى التعداد السكاني الأول خلال الفترة ١٩٥٥ - ١٩٥٦ على أساس عينة مختارة وعلى أسس العد النظري . وقد أظهرت بيانات ذلك التعداد أن هناك نقصا في أعداد الأطفال الرضع والسكان الرحل . كما أن تغطية سكان المديريات الجنوبية وخاصة المديرية الاستوائية لم تكن كاملة لعدم استقرار الأوضاع الاقتصادية الأمنية بسبب الحرب الأهلية في تلك المنطقة خلال فترة اجراء التعداد . ولقد كشفت تقارير تعداد ٥٦/٥٥ ان الاحصاءات السكانية بالمراكز الحضرية كانت أكثر اكتمالا ودقة ومقارنة ببيانات المناطق الريفية والبدوية .

أما التعداد السكاني الثاني فقد أجرى في ابريل من عام ١٩٧٣ على أساس العد الفعلي . وقد اشتملت بياناته على الخصائص الاجتماعية والنشاطات الاقتصادية لسكان المراكز الحضرية . هذا بالاضافة لبيانات عن المساكن والحالة السكنية ، مثل عدد الغرف بالمنازل ونوعية مواد البناء ونوعية ملكية المنازل .... الخ .

---

(٣) طبارة ، الرياض ، ١٩٨١ م « السكان والموارد البشرية والتنمية في العالم العربي » النشرة السكانية . العدد ٢٠ . اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا .

أما عن التعداد السكاني الثالث (١٩٨٣) فان نتائجه ما زالت في طور التجهيز حيث أن مصلحة الاحصاءات العامة لم تفرغ حتى الآن من مراحل تجهيز وإعداد وجدولة البيانات . وتتيح النتائج الأولية لذلك التعداد (والتي أصدرتها أخيرا مصلحة الاحصاءات العامة) فرصة ذهبية لمعرفة التغييرات التي حدثت في نمو المراكز الحضرية وما يتبع ذلك من وظائف ونشاطات متعددة . وبالاضافة لبيانات التعدادات السكانية الثلاثة فان هذه الدراسة ستستخدم نتائج مسوحات العينة التي أجريت في بعض المراكز الحضرية وأشهرها المسح الذي قامت به مصلحة الاحصاء عن طريق العينة في عدد من المراكز الحضرية لمديريات السودان الشمالية خلال الفترة ١٩٦٤ – ١٩٦٦ م والذي تضمن الخصائص الديموجرافية والاجتماعية والاقتصادية لتلك المراكز .

ومن الصعوبات التي تواجه الباحثين في مجال دراسات الهجرة والنمو الحضري في السودان نقص الاحصاءات وعدم دقتها ، هذا بالاضافة إلى المشاكل المتعلقة بتعريفات وتصنيفات المراكز الحضرية . وقد تختلف تلك التعريفات والتصنيفات من بلد لآخر كما قد تختلف خلال فترات زمنية متباعدة داخل المنطقة الجغرافية الواحدة . فبينما تصنف بعض الدول المراكز الحضرية على أساس حجم سكان المنطقة نجد أن التصنيف في دول أخرى يتم على أسس ادارية ونشاطات تجارية وفي حالات أخرى يتم التصنيف على أساس نسبة السكان المشتغلين في القطاعات الحديثة أو نسبة السكان المشتغلين بالزراعة والرعي وما يتعلق بهما . ويلاحظ ان اعتماد تصنيفات المراكز الحضرية على أساس الوظائف والنشاطات الاقتصادية يتطلب احصاءات وبيانات عديدة قد لا تتوفر في بعض الدول النامية . ورغم عدم كفاية « حجم السكان » كمقياس لتصنيف المراكز الحضرية إلا أنه يعتبر من أكثر المقاييس استخداما لسهولته ولتوفر المعلومات والاحصاءات التي يتطلبها .

وتعتبر مشكلة اعادة تصنيف (Reclassification) أحياء وبلديات المراكز الحضرية من بين الصعوبات التي تواجه الباحثين عند تحديد عناصر ومكونات النمو السكاني . وكثيرا ما تختلف الاحياء والمربعات التي تتبع لمدينة معينة من فترة لأخرى بسبب أعادة تصنيف الاحياء والبلديات مما قد يجعل مقارنة معدلات النمو السكاني أكثر صعوبة وتعقيدا . وهذه المشكلة تتطلب من الباحثين المعرفة الدقيقة للقرى والضواحي والاحياء المجاورة التي تم ضمها أو حذفها من المراكز الحضرية خلال فترة التعدادات السكانية المختلفة .

ثالثـا : نشأة ونمو مدينة الخرطوم الكبرى :

لقد كشفت بعض الدراسات والبحوث العلمية أن ظاهرة تمركز سكان السودان في مناطق حضرية يعتبر من الظواهر القديمة . ولقد وجدت صور مختلفة من الحياة الحضرية في السودان منذ أكثر من ٤٠٠٠ سنة . وعلى سبيل المثال ظهرت في السودان المدن النوبية القديمة كمراكز سياسية وتجارية كما كانت لتلك المدن نشاطات ثقافية واقتصادية متنوعة[٤]. فكانت لمدينتي مروى ونبتة اتصالات وعلاقات بالعالم الخارجي وبالحضارات والثقافات المجاورة مما جعل تلك المدن ذات شهرة عالمية . ولقد لعب نهر النيل دورا هاما في تحديد مواقع المراكز الحضرية في السودان حيث استقر العديد من السكان حول ضفتي نهر النيل بغرض الاستفادة من ثرواته وموارده فيما يتعلق بوسائل كسب العيش والانتقال بين أقاليم السودان . ويجمع المؤرخون على أن الخرطوم كانت قرية صغيرة يسكنها صائدو الأسماك وذلك بحكم موقعها الاستراتيجي عند ملتقى النيلين الأبيض والأزرق . وقد وجدت الخرطوم منذ سنوات سبقت قيام مملكة الفونج في عام ١٥٠٤ م[٥]. وتكشف المصادر التاريخية أن قرية الخرطوم قد اشتهرت في ذلك الوقت بنشاطها الديني حيث انتشرت فيها الخلاوي لتدريس القرآن وأصول الفقه بجزيرة توتي الواقعة عند ملتقى النيلين[٦]. وأثناء فترة حكم الفونج كانت الخرطوم تتبع لمديرية سنار عاصمة المملكة آنذاك . وعند سقوط مملكة الفونج فطن الأتراك للأهمية الاستراتيجية لمدينة الخرطوم وفكروا في جعلها عاصمة للبلاد عوضا عن مدينة سنار . ويعتقد أن اعلان الخرطوم عاصمة للبلاد قد تم في عام ١٨٣٠ م . وقد صاحب ذلك الاعلان توسعا في النشاطات الاقتصادية والتجارية والاجتماعية . كما شهدت تلك الفترة نشاطا عمرانيا لتعمير وتجميل وتخطيط المدينة الجديدة .

ويبدو أن أهمية مدينة الخرطوم كمركز تجاري وكنقطة تربط بين العالم العربي والافريقي قد ساعد في ابراز اسمها في الأوساط الاقليمية والدولية وأصبح يزورها الأجانب من أوروبا الغربية والشرقية كما استوطنت فيها الجاليات العربية والافريقية . وقد ظهر مع تطور المدينة خلال فترة الحكم التركي المصري طبقة من المهنيين تشمل الأطباء والقضاة والمعلمين وغيرهم من الذين وفدوا بعد الغزو التركي .

---

(٤) يعتمد تقسيم التعدادات السكانية النظرية والفعلية على أساس مفهوم مكان الاقامة الدائمة للأفراد . فالتعداد النظري عبارة عن حصر الأشخاص حسب مكان اقامتهم الدائمة وهذا يعني أن أفراد الأسرة الغائبون أو المهاجرون ساعة التعداد يدخلون في العد مع الأفراد المقيمين ساعة العد . رغم أن تعداد ١٩٥٥/١٩٥٦ م قد أجرى على أساس العد النظري إلا أن بيانات سكان المدن قد تم تبويبها وجدولتها على أساس التعداد الفعلي . ويقدم التعداد النظري صورة صحيحة عن واقع التوزيع السكاني من الناحية الجغرافية . مما يساعد في عمليات التخطيط الاقليمي والمحلي .

(٥) يقصد بالتعداد الفعلي حصر الأشخاص في المكان الذي يتواجدون فيه وقت التعداد بغض النظر عن أماكن اقامتهم المعتادة . فالأفراد الوافدون لمكان التعداد منذ وقت قريب أو بعيد يدخلون ضمن التعداد الفعلي للسكان ويمتاز العد الفعلي على النظر بسهولة وبساطته فيما يتعلق بعملية العد .

(٦) (6) Salah Al-Arifi, 1908 (The Nature and Rate of Urbanization in the Sudan), Development studies and Research, University of Khartoum, Kartoum.

وبعد مقتل غردون باشا وسقوط الخرطوم على يد محمد أحمد المهدي تحولت عاصمة البلاد لمدينة أم درمان والتي تقع على الجانب الغربي لنهر النيل ويفصلها من مدينة الخرطوم جسر النيل الأبيض . واهتم المهدي اهتماما خاصا ببناء عاصمته الجديدة مما أحدث شللا في الحركة السياسية والاقتصادية والتجارية التي كانت سائدة بمدينة الخرطوم . ولكن سرعان ما توجهت الانظار والاهتمامات مرة ثانية لمدينة الخرطوم كعاصمة قومية للبلاد بعد دخول الجيش الغازي لمدينة أمدرمان بقيادة كتشنر وبعد سقوط الدولة المهدية . ووضعت ادارة الحكم الثنائي (المصري - الانجليزي) خطة لتعمير العاصمة وإعادة بنائها فأقيمت فيها المصالح الحكومية والبيوتات التجارية . وبحلول سنة ١٩٠٤ م بدأت مدينة الخرطوم في النمو والازدهار فسويت شوارعها وأقيمت فيها المستشفيات والفنادق ومكاتب البريد والمخازن والاشغال وكلية غردون (جامعة الخرطوم حاليا) .

ولقد قامت مدينة الخرطوم بحرى على الضفة الشمالية للنيل الأزرق كامتداد طبيعي لعاصمة البلاد واشتهرت كأول مركز صناعي في السودان فقامت فيها بعض صناعات الغزل والنسيج والزيوت وغيرها من الصناعات التحويلية .

وتتصل مدن العاصمة المثلثة (الخرطوم - الخرطوم بحرى - أمدرمان) بعدد من الجسور وشبكات المواصلات البرية والنيلية ، ويرتبط سكان العاصمة المثلثة ارتباطا وثيقا بالنشاطات التجارية والتنظيمات الادارية والعلائق الاجتماعية والثقافية مما يجعل من هذه المدن وحدة ادارية متكاملة ، وغالبا ما يشار اليها بمدينة الخرطوم الكبرى (Greater Khartoum) .

ويتبع النسق الحضري في السودان نمط هيمنة مدينة رئيسية على بقية المدن . وتعتبر مدينة الخرطوم الكبرى والبلديات التابعة لها ، مدينة مهيمنة حيث يشمل سكانها أكثر من ٣٠ بالمائة من سكان المراكز الحضرية بالسودان .

وتكشف بيانات الجدول رقم (١) أن نسبة سكان الحضر في السودان تعتبر من أقل النسب مقارنة بعدد من الدول العربية والافريقية . فبينما لا تزيد نسبة سكان الحضر في السودان عن ٢ر٢١ بالمائة في سنة ١٩٨٣ م ، تصل هذه النسبة في عام ١٩٨٠ م إلى ٣ر٤٩٪ ، ٥ر٤٩ ، ٢ر٥٤٪ و ٦٠٪ و ٨٥٪ و ٩٠٪ في كل من تونس ، وجمهورية مصر العربية ، والجزائر والمملكة العربية السعودية ، وقطر والكويت على التوالي[٧]. ويلاحظ من هذه النسب ارتفاع معدلات نمو سكان الحضر في الدول العربية النفطية ، حيث تعتمد هذه الدول بدرجة كبيرة على استيراد العمالة الوافدة من الدول العربية وغير العربية .

جدول رقم (١)
النمو الحضري بالسودان خلال الفترة
١٩٥٥ - ١٩٨٣ م

المراكز الحضرية		تعداد ١٩٥٥	تعداد ١٩٧٣	تعداد ١٩٨٣
مدينة الخرطوم الكبرى	عدد سكان الحضر / نسبة سكان الحضر ٪	٢٥٤٣٦٣ ٥١٪	٧١٤٢٩٤ ٧٥٪	١٣٤٣٦٥١ ٧٥٪
المناطق الحضرية الأخرى	عدد سكان الحضر / نسبة سكان الحضر ٪	٥٩٩٥١٠ ٢ر٦٪	١٨٢١٦٠٢ ٨ر١٢٪	٢٨٠٩٩٠٨ ٩ر١٤٪
جميع المناطق الحضرية بالسودان	عدد سكان الحضر / نسبة سكان الحضر ٪	٨٥٣٨٧٣ ٣ر٨٪	٢٦٠٥٨٩٦ ٤ر١٧٪	٤١٥٣٥٥٩ ٢ر٢١٪

SOURCE:

(a) Department of statistics, Repubiic of the Sudan. First Population Census of sudan, Final Report, Vol. III, Khartoum 1961.

(b) Department of Statiscs, Republic of the sudan. Second Population census, Vol. II, Khartoum, 1976.

(c) Preliminary findings of the 1983 census.

(٧) القطب ، اسحاق يعقوب ، ١٩٨٤ . « نحو استراتيجية للتحضر في الوطن العربي » ، **النشرة السكانية** ، العدد ٢٤ . اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا . بغداد .

وعلى الرغم من تدني نسبة سكان الحضر في السودان الا أن السنوات الأخيرة قد شهدت نموا متزايدا لسكان الحضر . فخلال سبعة عشر عاما (١٩٥٥ – ١٩٧٣ م) ازداد سكان المراكز الحضرية في السودان بأكثر من ثلاثة أضعاف . وتشير بيانات الجدول رقم (١) أن نسبة سكان الحضر بالسودان قد ارتفعت من ٣ر٨ بالمائة في عام ١٩٥٥ م إلى ٢ر٢١ بالمائة في عام ١٩٨٣ م . ومن المتوقع أن تصل هذه النسبة إلى حوالي ٣٥ بالمائة قبل حلول عام ٢٠٠٠ اذا ما استمرت معدلات النمو الحضري الحالية على مستوياتها المرتفعة .

كما يتضح من بيانات الجدول رقم (١) أن مديرية الخرطوم تضم أكبر تجمع حضري في السودان حيث بلغت نسبة سكان الحضر بمديرية الخرطوم ٧٥ بالمائة في عام ١٩٨٣ م .

وتعتبر هذه النسبة عالية جدا وذات دلالات احصائية كبيرة اذا ما قورنت بنسب سكان الحضر في أقاليم ومديريات السودان الأخرى والتي لم تتجاوز نسب سكانها الحضريين عن ١٥ بالمائة في عام ١٩٨٣ م . وكما سبق الاشارة اليه فان عدد سكان الحضر بمدينة الخرطوم الكبرى يمثل ثلث سكان المراكز الحضرية بالسودان مما يدل على هيمنة سكان هذه المدينة على بقية المراكز الحضرية في السودان . ويكشف مقياس الاولوية ، (مقياس الهيمنة)[٨] (Index of Primacy) ، والذي ينسب عدد سكان المدينة المهيمنة إلى مجموع سكان المدن الثلاث التالية في الحجم ، ان سكان مدينة الخرطوم الكبرى يبلغ ثلاثة أضعاف مجموع سكان المدن الثلاث التي تليها في عدد السكان .

والجدير بالذكر أن مدينة الخرطوم الكبرى لا يفوقها في درجة الهيمنة في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا الا مدينة القاهرة ، ذات الهيمنة العظمى (Super Primate) والتي يقدر عدد سكانها بحوالي ١٠ ملايين نسمة . ويمثل هذا الحجم الكبير من سكان القاهرة الكبرى حوالي ٢٥ بالمائة من جملة سكان جمهورية مصر العربية[٩]. وتدل درجة الهيمنة العالية في السودان على عدم التوازن الحضري الذي يعكس عدم عدالة توزيع مشروعات التنمية الاقتصادية والاجتماعية في مناطق وأقاليم السودان المختلفة .

وقد أشار بعض الباحثين إلى أهمية تمركز النشاطات الاقتصادية والاجتماعية والتجارية كمقياس للهيمنة الحضرية لأن حجم السكان لوحده لا يصبح كافيا لقياس درجة الهيمنة في المراكز الحضرية[١٠]. ويؤكد تمركز النشاطات الاقتصادية والخدمات المختلفة في مدينة الخرطوم الكبرى مرة أخرى على هيمنتها العظمى لبقية المراكز الحضرية بالسودان . وتشير بيانات الجدول رقم (٢) ان التحضر في السودان قد ارتبط ، في السنوات الأخيرة ارتباطا وثيقا بالتصنيع ، حيث نلاحظ ان ٧٧٪ من جملة المنشآت الصناعية بالسودان تتمركز بمدينة الخرطوم الكبرى . كما تمركزت بمدينة الخرطوم الكبرى الكثير من الخدمات التعليمية والصحية والترويحية .

ويلاحظ من الجدول رقم (٢) أن ٩٢ بالمائة من جملة طلاب الجامعات والمعاهد العليا يقيمون بالعاصمة المثلثة . هذا بالاضافة لتمركز المستشفيات الحكومية وغير الحكومية والعيادات الخاصة مما أدى لتمركز الغالبية العظمى من الأطباء العموميين والاخصائيين والفنيين بمدينة الخرطوم الكبرى .

جدول رقم (٢)
درجة تمركز النشاطات الاقتصادية والاجتماعية والتجارية والثقافية بمدينة الخرطوم الكبرى

المؤشـــر	النسبة المئويـة
نسبة المنشآت الصناعية لجملة المنشآت الصناعية بالدولة	٩ر٧٦٪
نسبة البنوك والمؤسسات التجارية	٦٥٪
نسبة الأطباء العموميين والفنيين	٥٠٪
نسبـة الاخصائيين	٦٠٪
نسبة طلاب الجامعات والمعاهد العليا	٩٢٪

المصـدر : صالح عبد الله العريفي . « السياسة الحضرية كمحور للتنمية الاقليمية » . دورية رقم (٣٠) – مجلس الابحاث الاقتصادية والاجتماعية – المجلس القومي للبحوث – الخرطوم – ١٩٧٦ م .

(٨) ابو سليم ، محمد ابراهيم ، ١٩٧٩ م تاريخ الخرطوم ، دار الجيل ، بيروت – لبنان ص ٥ .
(٩) القطب ، اسحاق يعقوب – مصدر سابق .
(١٠) كلارك ، جون ، ١٩٧٨ . « المدن المهيمنة في العالم وفي الشرق الأوسط » . الاطار السكاني . جمع البيانات ، التحليل الديمغرافي ، السكان والتنمية . اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا – بيروت .

رابعـا : مكونات النمو الحضري بمدينة الخرطوم الكبرى :

ان أي دراسة لظاهرة النمو الحضري لا بد من أن تتم في اطار المتغيرات السكانية مثل الخصوبة والوفيات والهجرة (الهجرة الداخلية والهجرة الخارجية) وما يرتبط بهذه المتغيرات السكانية من عوامل اجتماعية وثقافية واقتصادية وسياسية . وان كانت الدول النامية تتباين في مستوى معدلات النمو الحضري ، فانها تتباين أيضا في مكونات نمو المدن والمراكز الحضرية . وترتكز معدلات النمو الحضري بصفة أساسية على الزيادة الطبيعية للسكان (الفرق بين معدلات الخصوبة ومعدلات الوفيات) وعلى الهجرة الداخلية . فسكان المراكز الحضرية يتزايدون بالولادات والهجرة الوافدة ويتناقصون بالهجرة النازحة وبالوفيات .

وباستثناء مدن الدول العربية النفطية ، فان نمو معظم المدن العربية في السنوات الأخيرة قد نتج عن الزيادة الطبيعية للسكان وصافي الهجرة الداخلية .

ففي مدن الدول العربية النفطية نلاحظ أن معدلات نموها المتسارعة قد نجمت عن الهجرة الدولية الوافدة والتي خلقها استثمار عائدات النفط الضخمة في مشروعات تنموية طموحة .

وسنحاول فيما يلي التعرف على مكونات النمو الحضري بمدينة الخرطوم الكبرى ومدى مساهمة كل من المكونات في معدل النمو السكاني خلال العقدين الأخيرين .

أ - الزيادة الطبيعية :

تلعب الزيادة الطبيعية دورا هاما في معدلات النمو الحضري خاصة بعد أن شهدت بعض المناطق الحضرية انخفاضا في معدلات الوفيات واستمرارا لمعدلات الولادات على مستوياتها العالية . وتكشف بيانات الجدول رقم (٣) انخفاضا لمعدلات الوفيات في التجمعات الحضرية بالسودان مقارنة بمعدلات المناطق الريفية والبدوية والتي لا تقل معدلاتها عن ١٨ في الالف كما جاء في تقديرات التعداد السكاني لعام ١٩٧٣ م .

ويعزى التفاوت في معدلات الوفيات بين المناطق الريفية والحضرية للاختلافات الجوهرية في الخدمات الصحية الاجتماعية . كما سبق الاشارة اليه فان مدينة الخرطوم الكبرى تهيمن على العديد من المستشفيات والعيادات الخاصة كما يتمركز بها معظم الاخصائيين والكوادر الطبية المساعدة . هذا بالاضافة إلى أن الارتفاع النسبي في مستويات المعيشة ومستويات التعليم في المناطق الحضرية (مقارنة بالمناطق الريفية) قد يساعد على خفض معدلات الوفيات .

جدول رقم (٣)
معدل المواليد والوفيات الخام ومعدلات الزيادة الطبيعية
(في الالــف) في بعض المراكز الحضرية

نوعية المراكز الحضرية	مسح المدن في ١٩٦٤ / ١٩٦٦ م			التعداد السكاني لعــام ١٩٧٣ م		
	معدل المواليد الخام في ١٠٠٠	معدل الوفيات الخام في ١٠٠٠	معدل الزيادة الطبيعية في ١٠٠٠	معدل المواليد الخام في ١٠٠٠	معدل الوفيات الخام في ١٠٠٠	معدل الزيادة الطبيعة في ١٠٠٠
مدينة الخرطوم الكبرى	٤٠	٨	٣٢	٤١	٧	٣٤
المراكز الحضرية الكبيرة الأخــرى	٣٨	١٠	٢٨	٤٥	٩	٣٦
المراكز الحضرية الصغرى	٤١	١٢	٢٩	٤٨	١١	٣٧

SOURCE:

(a) Department of statistics, Republic of the Suan, Population and Housing, Survey 1964/66, Khartoum, 1968.

(b) See Table 1.

ويتضح من معدلات الولادة بالجدول رقم (٣) أن مدينة الخرطوم الكبرى تتميز بارتفاع معدلات الخصوبة حيث يبلغ معدل المواليد الخام ٤٠ في الألف تقريبا . ويعتبر هذا المعدل من أعلى المعدلات في المراكز الحضرية مقارنة بكثير من المراكز الحضرية في الدول النامية . وقد يعزى ذلك لبعض التغييرات الاجتماعية والاقتصادية التي ساعدت على ارتفاع معدلات الانجاب وسط بعض الفئات السكانية . وعلى سبيل المثال فان التحسن النسبي في المستويات الصحية والمعيشية قد ساعد على تقليل وفيات الأجنة والاسقاطات وحالات العقم . وبالاضافة إلى ذلك فان النمو الحضري المتسارع بمدينة الخرطوم الكبرى قد تزامن مع هجرة الريفيين الذين يحملون معهم القيم الاجتماعية والتقاليد والعادات التي ترتبط برغبتهم في كثرة الانجاب . وتشير الدراسة التي أجراها جلال الدين إلى أن هجرة الريفيين للعاصمة المثلثة قد ساعدت على ارتفاع معدلات الانجاب في السنوات الأخيرة والتي اشتدت فيها تيارات هجرة الريفيين . حيث اتضح من تلك الدراسة أن ٥٠ بالمائة من المهاجرين للعاصمة المثلثة قد وفدوا من مناطق ريفية[١١].

وعلى الرغم من الانخفاض النسبي في معدلات الخصوبة والذي ظهر وسط بعض فئات المهنيين والمتعلمين بمدينة الخرطوم الكبرى إلا أن مستويات الخصوبة في هذه المدينة لا تختلف كثيرا عن بقية المراكز الحضرية الأخرى بالسودان . وقد كشفت دراسة الخصوبة البشرية ، والتي أجرتها مصلحة الاحصاءات العامة في عام ١٩٧٩[١٢] بالتعاون مع برنامج الخصوبة العالمي ، ان معدل الخصوبة الكلية[١٣] يبلغ في المتوسط العام ٩ر٤ و ١ر٥ طفلا للمرأة الواحدة بكل من مدينة الخرطوم وبقية المراكز الحضرية على التوالي . وليست لهذه الفروقات أي دلالات احصائية .

وعموما فان انخفاض معدلات الوفيات وارتفاع معدلات المواليد بمدينة الخرطوم الكبرى قد أدى لارتفاع معدلات الزيادة الطبيعية والتي بلغت أكثر من ٣ بالمائة . ويعتبر هذا المعدل من أعلى المعدلات في العالم . وقد يضاعف معدل الزيادة الطبيعية لوحده (باستثناء تأثير الهجرة الوافدة) سكان المدينة خلال عشرين عاما .

ب : الهجرة الداخلية :

في معظم الدول النامية تلعب الهجرة الداخلية وخاصة الهجرة من الريف إلى الحضر دورا أساسيا في تحديد معدلات النمو السكاني . ويظهر ذلك جليا في المجتمعات الزراعية ذات الخصوبة المرتفعة والتي لم يستطع فيها القطاع التقليدي من خلق فرص عمل كافية وبأجور مجزية لاستيعاب العمالة الناتجة عن ارتفاع معدلات المواليد .

وقد ساعدت عوامل انخفاض الاجور في بعض المناطق الريفية واهمال الأراضي الزراعية وانخفاض انتاجيتها على زيادة تيارات هجرة الريفيين للمدن والمراكز الحضرية الكبرى .

وقبل استقلال السودان في عام ١٩٥٦ م كانت تيارات الهجرة للمراكز الحضرية محدودة ، وتميزت بالهجرة المؤقتة والموسمية والهجرة الفردية . وغالبا لا يصطحب المهاجر أفراد اسرته رغبة في الرجوع لمنطقته بعد تحقيق أغراض هجرته . وقد كان سكان القرى يهاجرون للمدن بعد نهاية الموسم الزراعي للمشاركة في بعض الأعمال التجارية وأعمال التشييد والبناء بالمراكز الحضرية ولشراء بعض احتياجاتهم التي قد لا تتوفر في المناطق الريفية .

وفي بداية النصف الثاني لهذا القرن بدأت تيارات الهجرة من الريف إلى المدن (وخاصة لمدينة الخرطوم الكبرى) في ازدياد مستمر حتى أصبحت الهجرة الداخلية تشكل عاملا رئيسيا في نمو المراكز الحضرية . كما بدأ نمط الهجرة من الريف للحضر في السودان يتغير حيث ظهرت تيارات الهجرة الاسرية بقصد العمل في الصناعات التحويلية بمنطقة الخرطوم بحرى وفي أعمال التشييد والبناء وبعض الخدمات الأخرى كقطاعات النقل والمواصلات . وفي السنوات الأخيرة زادت الهجرات الجماعية للعاصمة المثلثة نتيجة للتصحر والجفاف الذي أصاب عددا من المناطق الريفية في مديريات دارفور وكردفان بغرب السودان وبعض مناطق شرق السودان .

وقد أظهر تحليل الهجرة الداخلية من واقع بيانات التعدادات السكانية أن هنالك تطورا في حركة الهجرة الداخلية (وخاصة الهجرة من الريف إلى المدن) . وقد استأثرت مديرية الخرطوم بنصيب كبير من الهجرة الوافدة نحو المدن خلال التعدادين الأول والثاني ، فارتفع نصيب مديرية الخرطوم من تلك الهجرات من ٢٥ بالمائة في عام ١٩٥٦ م إلى ٣٠ بالمائة في عام ١٩٧٣ م . كما كشفت بيانات التعداد السكاني لعام ١٩٧٣ م عن زيادة هائلة في نسبة الهجرة من الريف إلى الحضر فبلغت نسبتها ٥٧٪ من مجموع تيارات الهجرة الداخلية مقارنة بـ ٢٥ بالمائة في سنة ١٩٦٥ م . وقد اتجه أكثر من ٣٠ بالمائة من هؤلاء المهاجرين (هجرة الريفيين) لمدينة الخرطوم الكبرى .

وتشير الدراسة التي أجريت عن طريق مسح العينة في العاصمة المثلثة إلى أن حوالي ٥٠ بالمائة من سكان العاصمة كانوا من المهاجرين ، بمعنى أنهم ولدوا خارج مدينة الخرطوم الكبرى . وترتفع هذه النسبة إلى ٦٠ بالمائة اذا أخذنا في الاعتبار السكان الذين تزيد أعمارهم عن ١٥ سنة[١٤]. كما أوضحت تلك الدراسة أن النمط الشائع للهجرة الوافدة للعاصمة المثلثة هي الهجرة المباشرة والتي لا تتطلب محطات اقامة بين المناطق المرسلة والمناطق المستقبلة للمهاجرين . ومن أهم نتائج تلك الدراسة أن معظم المهاجرين للعاصمة المثلثة ليست لديهم الرغبة في العودة لمناطقهم الأصلية . فقد تبين أن ٣ر٦٥٪ من المهاجرين ينوون الاقامة بصفة دائمة بالعاصمة المثلثة ، وان حوالي ١٣ بالمائة قد يرجعون لمناطقهم بعد تحقيق أهداف هجرتهم .

ويعزى ازدياد تيارات الهجرة الوافدة لمدينة الخرطوم الكبرى لعدة عوامل أهمها عوامل الطرد في بعض المناطق الريفية والبدوية

---

(١١) أبو عيانة ، فتحي ، ١٩٨٠ . « المدن المهيمنة في الوطن العربي » . النشرة السكانية . العدد ١٩ . اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا . بغداد . ص ٣٥

(١٢) كلارك ، جون ، ١٩٧٨ . « المدن المهيمنة في العالم وفي الشرق الأوسط » . الاطار السكاني : جمع البيانات ، التحليل الديموغرافي ، السكان والتنمية . اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا – بيروت .

(١٣) جلال الدين ، محمد العوضي ، ١٩٨٠ . بعض قضايا السكان والتنمية في السودان والعالم الثالث . مركز الدراسات والبحوث الانمائية . جامعة الخرطوم – الخرطوم .

(١٤) (14) Dpartment of Statistics, Goverment of Sudan, 1979, Sudan Fertility Survey, Principal Report Vol. I, Khartoum

نتيجة لتدني الانتاج الزراعي وانخفاض مستويات الدخول وقلة الأجور في المناطق الزراعية بالاضافة لارتفاع الانتاج الزراعي والحيواني . كما لعبت العوامل الديموغرافية من ارتفاع معدلات الخصوبة والعوامل الطبيعية من تصحر وجفاف دورا أساسيا في زيادة حدة عوامل الطرد .

وعلى الرغم من أن سياسة الدولة في السنوات الأخيرة قد ركزت على خلق مراكز ادارية جديدة وعلى تنمية المناطق الريفية ضمن فلسفة وسياسة الحكم الاقليمي (تحقيقا للامركزية الادارية والسياسية) بهدف الحد من عوامل هجرة الريفيين ، إلا أن ضعف الهياكل الادارية وعدم الاستقرار السياسي وسوء الأحوال الاقتصادية وقلة الموارد المالية قد حالت دون تحقيق الأهداف المرجوة من تلك السياسات . ومن جهة أخرى فقد ساهم تركيز رأس المال والاستثمارات الصناعية والتجارية والخدمات المختلفة من صحة وتعليم وعقارات .... الخ بمدينة الخرطوم الكبرى في زيادة تيارات الهجرة الوافدة من المناطق الريفية . هذا بالاضافة إلى أن انتشار التعليم في بعض المناطق الريفية قد زاد من طموح وتطلعات بعض الريفيين لمستوى معيشة أرفع مما حدا بكثير من خريجي المدارس والمعاهد المختلفة للاقامة في مدينة الخرطوم الكبرى .

وتؤكد معدلات صافي الهجرة الموضحة في الجدول رقم (٤) التأثير المتزايد للهجرة الوافدة على معدلات النمو السكاني للمراكز الحضرية في السودان . ويتضح من هذا الجدول أن معدل صافي الهجرة الوافدة لمدينة الخرطوم الكبرى قد ارتفع من ٧ر٣ بالمائة خلال الفترة ١٩٥٥/١٩٦٤ م إلى ٤ر٤ بالمائة خلال الفترة ١٩٦٤/١٩٧٣ م ثم إلى ٣ر٥ بالمائة خلال الفترة ١٩٧٣/١٩٨٣ م . وتمثل هذه المعدلات حوالي ٦١٪ ، ٦٥٪ و ٦٦٪ من معدلات النمو السكاني لمدينة الخرطوم الكبرى على التوالي مما يشير إلى أن ما يقارب ثلثي النمو السكاني بمدينة الخرطوم الكبرى ينتج عن صافي الهجرة الوافدة ، أما الثلث الآخر فتساهم به الزيادة الطبيعية الناتجة عن الفرق بين معدلات الخصوبة[١٥] ومعدلات الوفيات .

جـدول رقـم (٤)
معدل النمو السكاني وصافي الهجرة لبعض المراكز الحضرية خلال الفترة ١٩٥٥ - ١٩٨٣ م

المراكـز الحضريـة	معدلات النمـو السكانـي			معدلات صافـي الهجـرة		
	١٩٥٥ - ١٩٦٤	١٩٦٤ - ١٩٧٣	١٩٧٣ - ١٩٨٣	١٩٥٥ - ١٩٦٤	١٩٦٤ - ١٩٧٣	١٩٧٣ - ١٩٨٣
مدينة الخرطوم الكبرى	١ر٦	٨ر٦	٥ر٨	٧ر٣	٤ر٤	٦ر٥
بورتسودان	٧ر٥	٦ر٥	★ ★	٤ر٣	٢ر٣	★ ★
كســلا	٧ر٥	٠ر٥	★ ★	٣ر٣	٦ر٢	★ ★
وادي مدنــي	٢ر٤	٩ر٦	★ ★	٨ر٠	٥ر٤	★ ★

المصـدر : انظر الجدول رقم (١) .

★ ★ المعدلات غير متوفرة لعدم اكتمال بيانات التعداد السكاني لعام ١٩٨٣ م لتلك المراكز الحضرية .

ولا بد من الاشارة في هذا الصدد لتأثيرات هجرة اللاجئين السياسيين والمتأثرين بالمجاعة والجفاف (من الدول الافريقية المجاورة) على معدلات النمو السكاني لمدينة الخرطوم الكبرى وبعض عواصم الاقاليم والمديريات المختلفة . وخلال العقدين الأخيرين نزحت أعداد كبيرة من أسر اللاجئين كالارتريين والاثيوبيين والتشاديين والاوغنديين وغيرهم للعاصمة المثلثة وضواحيها ، مما زاد من معدلات النمو السكاني . ومن الصعوبة التعرف على الأعداد الفعلية للاجئين المقيمين بمدينة الخرطوم الكبرى ، لعدم توفر الاحصاءات الكافية والسليمة . وتقدر وزارة الداخلية السودانية أعداد اللاجئين المقيمين بمناطق السودان المختلفة بأكثر من مليون لاجيء . وقد وفد معظمهم إلى السودان خلال الفترة الأخيرة بسبب الحروب الأهلية الدائرة في بعض الدول الأفريقية المجاورة بسبب الظروف السياسية والطبيعية المتمثلة في ظاهرة الجفاف والتصحر .

لقد أدت الهجرة الوافدة لمدينة الخرطوم الكبرى لتضخم قطاع الخدمات والقطاع الاستهلاكي على حساب القطاعات الانتاجية . ان معظم المهاجرين واللاجئين والنازحين يعملون في أعمال النظافة والسمسرة والمضاربة في السلع الاستراتيجية وفي الأراضي والعقارات وفي

---

(١٥) **معدل الخصوبة الكلي** : هذا المعدل عبارة عن متوسط عدد الأطفال الذين يمكن أن ينجبوا لكل امرأة خلال فترة حياتها اذا كانت ستسير خلال فترة انجابها (الفئة العمرية ١٥ - ٤٩) طبقا لمعدلات الخصوبة حسب الفئات العمرية في سنة معينة .

بيع العملات الاجنبية بطريقة غير مشروعة مما أدى لارتفاع السلع والخدمات المختلفة وهنالك الكثير من المهاجرين الذين لا يساهمون في النشاطات الانتاجية مما يزيد الضغط على الانتاج الغذائي ، الأمر الذي يفاقم من مشكلة الأمن الغذائي وارتفاع السلع بالعاصمة المثلثة .

وقد يرى بعض الباحثين أن نسبة محدودة من الهجرة الريفية نحو المدن يمكن إستغلالها في تحقيق المشروعات الاقتصادية والاجتماعية بهدف التخفيف من حدة البطالة في الريف والاستغلال الكامل للطاقات البشرية في قطاعات الصناعة والتجارة والخدمات الأخرى ، الا أن هذا القول قد يحالفه الصواب في بعض الدول النامية والتي اكتظت مراكزها الحضرية بالعطالة المقنعة والسافرة من الريفيين مما أدى لعدم توازن بين قوة العمل اللازمة للتنمية الزراعية في المناطق المختلفة . ونتيجة للهجرة الوافدة فقد فقدت بعض المناطق الريفية بأقاليم السودان ، العناصر الفتية والشابة والتي كانت تساهم مساهمة فعالة في عمليات الانتاج الزراعي والحيواني . ولقد كشفت النتائج الأولية لتعداد ١٩٨٣ م أن المديريات المرسلة للمهاجرين وخاصة المديرية الشمالية قد ارتفعت فيها نسبة الأطفال والنساء والشيوخ مما يعكس ازدياد تيارات الهجرة من العناصر الشابة والقادرة على البذل والعطاء . وتؤدي هجرة العناصر الشابة من الريف لارتفاع تكلفة الانتاج الزراعي وبالتالي ارتفاع الأسعار . والجدير بالذكر أن تناقص القوى العاملة في بعض المناطق الزراعية (بسبب الهجرة) لم يعالج عن طريق التحديث في أساليب الزراعة واستخدام التكنولوجيا . وقد أصبح السودان ، والذي كان يصدر المحاصيل الزراعية (وخاصة الغذائية) على قائمة المستوردين لبعض المنتجات الزراعية والغذائية .
وقد يعزى ذلك لغياب الخطط التنموية المتكاملة في المجالات الاقتصادية والاجتماعية على مستوى القطر والأقاليم ولحرمان الريف من المشروعات الصناعية المرتبطة بالمنتجات الزراعية التي تلعب دورا أساسيا في توازن التوزيع والتركيب السكاني وفي البناء الاجتماعي والاقتصادي .

ملاحظات ختامية :

لقد أوضحت هذه الدراسة أنه على الرغم من تدني نسبة سكان المراكز الحضرية بالسودان مقارنة بالعديد من الدول النامية إلا أن معدلات النمو الحضري أخذت تزداد بمستويات عالية قد تؤدي لتضاعف سكان المدن والمراكز الحضرية في أقل من عشر سنوات . كما كشفت هذه الدراسة عن هيمنة مدينة الخرطوم الكبرى على بقية سكان المناطق الحضرية . فقد استأثرت هذه المدينة بأكثر من ٣٠ بالمائة من مجموع سكان الحضر بالسودان . وتعتبر مديرية الخرطوم من أكثر المديريات تمركزا للحضريين . وتؤكد ذلك النتائج الأولية للتعداد السكاني الأخير والتي كشفت أن أكثر من ٧٥ بالمائة من سكان مديرية الخرطوم يقيمون في مناطق حضرية .
كما تشير نتائج هذه الدراسة إلى أن الهجرة الوافدة والزيادة الطبيعية تلعبان دورا أساسيا في ارتفاع معدلات النمو السكاني لمدينة الخرطوم الكبرى . وفي الآونة الأخيرة ازدادت أهمية الهجرة الوافدة كعنصر أساسي في نمو سكان العاصمة المثلثة . وتشير بيانات التعداد السكاني الأخير إلى أن معدلات صافي الهجرة تساهم بحوالي ٦٥ بالمائة من نمو سكان مدينة الخرطوم الكبرى .
وقد ساعد تمركز رأس المال والاستثمارات الصناعية والتجارية والخدمية بمدينة الخرطوم الكبرى على تدفق تيارات الهجرة الوافدة مما أدى لضغط شديد على المرافق العامة ومراكز الخدمات بدرجة فاقت طاقات وقدرات المؤسسات الخدمية والهياكل التنظيمية والادارية حتى عجزت عن تلبية الاحتياجات الضرورية لسكان العاصمة المثلثة .
ومن جهة أخرى نلاحظ أن ضعف الانتاج الزراعي في المناطق الريفية وقلة الاجور لعمال الزراعة وغيرها من عوامل الطرد ، قد ساعدت على ارتفاع معدلات النمو السكاني بمدينة الخرطوم الكبرى عن طريق تيارات الهجرة الوافدة . وخلال السنوات الأخيرة ارتفعت معدلات الهجرة الوافدة للعاصمة المثلثة بدرجة زادت عن فرص العمل المتاحة مما جعل هذه المدينة تزخر باعداد كبيرة من المتعطلين والمتشردين . كما أدت تيارات الهجرة لتأزم الأوضاع الصحية ولزيادة مشاكل تلوث البيئة ولارتفاع درجة تزاحم السكان على المنازل والغرف ولانتشار ظاهرة السكن العشوائي وظهور مدن الأكواخ والصفيح . فقامت آلاف المباني العشوائية دون التقيد بقوانين حيازة الأراضي واستخراج تراخيص المباني .
والأمل معقود على أن تتصدى الدراسات الميدانية بالبحث والتحليل للمشاكل والمعضلات الحضرية التي أفرزها النمو الحضري المتسارع بمدينة الخرطوم الكبرى . ان مثل هذه الدراسات ستساعد في وضع الاستراتيجيات اللازمة لحل المشكلات الحضرية . وعند وضع الأطر العامة لاستراتيجيات التغلب على المشاكل الحضرية بالسودان لا بد من الاهتمام بالخطط التنموية المتكاملة والشاملة لجميع أوجه النشاطات الاقتصادية والاجتماعية على مستوى القطر والأقاليم والمناطق . ويراعى في هذه الخطط اسبقيات وأولويات توزيع المشروعات الصناعية المرتبطة بالمنتجات الزراعية والحيوانية بين العواصم والأقاليم والمديريات التي تتوفر فيها مقومات تلك الصناعات ، وذلك تحقيقا للتوازن في توزيع وتركيب السكان .

البحث الحادي
والعشرون

المستوطنات الشعبية في الخرطوم الكبرى

دكتور / عادل مصطفى أحمد

نعني بالمستوطنات الشعبية تلك التي تنشأ في الأساس نتيجة حركة يقوم بها قطاع من المواطنين ليوفروا لأنفسهم المأوى إما بإنشاء مستوطنة تلقائية مستقلة أو بخلق سكن لهم تابع لمستوطنة قائمة . ولكن المصطلح – شأنه في ذلك شأن أغلب المصطلحات – يحتمل تعريفات شتى ، فتعريفات الاسكان تتطور وتتغير مع تطور الادراك لأبعاد المشكلة والنظرة لها ومع تغير دور الأطراف المشاركة فيها ، ومن ثم فان أي مصطلح لا بد ان يعكس بالضرورة ظرفا تاريخيا معينا ووجهة نظر معينة تجاه المستوطنة . والمستوطنة الشعبية قد تنشأ كذلك بتخطيط ، في اطار برامج ((الموقع والخدمات)) مثلا ، ما دام هدفها الأساسي توفير المأوى للمواطن العادي بتكلفة لا ترهق موارده البسيطة . هي تقوم إذن نتيجة عجز فقراء الحضر عن الافادة من السوق الرسمية للاسكان وذلك لافتقارهم للمال . فهم لذلك يقيمون مأواهم بأدنى تكلفة مادية ، أما استثمارهم الأكبر فيتمثل في الوقت والمجهود المبذولين . وإذ يأتي الاعتراف الرسمي بالمستوطنة تكتسب الأرض والمباني قيمة فعلية عالية ، فالمستوطنة الشعبية ليست اذن فقط وسيلة تتيح السكن للمواطن بأقل تكلفة ممكنة بل هي أيضا وسيلة للفقراء لخلق رأس المال وتحسين مركزهم الاجتماعي ثم المشاركة في سوق الاسكان الرسمية في المستقبل .

أما الأهمية الخاصة لهذه المستوطنات فتكمن في أنها تمثل الطريقة التقليدية التي تنشأ بها معظم المستوطنات . (في العالم الثالث استمر ذلك النمط دون تغيير يذكر حتى هزّته مؤخرا ظاهرتا الاستعمار ثم النمو الحضري السريع)، وتكمن أيضا في أنها قد أمست الوسيلة الوحيدة ، في رأينا ، لحل أزمة الاسكان في الدول النامية ذات الدخول المنخفضة اذا أخذنا بعين الاعتبار عجز الحكومات المتزايد عن توصيل الخدمات والمرافق بسياساتها التقليدية .

تسعى هذه الدراسة لتسليط بعض الضوء على قضية المستوطنات الشعبية فتتناولها أولا على المستوى العالمي محللة العوامل التي أدت لقيامها ودورها في التنمية في الدول النامية ثم تتناولها على الصعيد القومي فتصف ديناميات المستوطنات في السودان منذ استقلاله . ثم على مستوى العاصمة ، الخرطوم الكبرى ، فترصد نموها ومتغيراتها وأخيرا تركز على اثنتين من مستوطنات العاصمة وتعرض بالتفصيل لنشوئهما وتطورهما ومدى فعاليتهما في التصدي لأزمة السكن . وهي بعد ، حلقة في سلسلة الدراسات عن المستوطنات البشرية التي تجريها المجموعة السودانية لتقويم المستوطنات البشرية بجامعة الخرطوم .

والمجموعة جهاز غير حكومي ولا يسعى لربح يتبع حاليا لشعبة المعمار ، كلية الهندسة والمعمار بجامعة الخرطوم ، وقد تكونت في عام ١٩٧٧ م للبحث في قضايا المستوطنات في العالم العربي . كان ذلك عقب مؤتمر « هابيتات » بفانكوفر حيث تقرر بالاجماع تقويم ومتابعة تنفيذ توصيات المؤتمر . وقد تكونت في نفس الوقت ثلاث مجموعات مماثلة في نيجيريا والهند والأرجنتين لتستكمل ، مع المجموعة السودانية ، جوانب الموضوع على نطاق العالم الثالث . كل هذا بدعم وتنسيق المعهد الدولي للبيئة والتنمية بلندن الذي كان له دائما زمام المبادرة في تحديد الموضوعات وتنسيق « وبرمجة » العمل وتوفير المال اللازم ثم عرض القضايا الناتجة عن الدراسات مجتمعة في سلسلة منشوراته إلى جانب دعم نشر الدراسات الفردية مكتملة لكل مجموعة . والمجموعة السودانية ليس لها مقر ولا عضوية ثابتة بل تكوّن فرقا من باحثين ومتعاونين كلما جد مشروع بحث ، ولكنها اليوم تسعى مع المجلس القومي للبحوث بالسودان لتكتسب الصفة القانونية غير الحكومية ولا الساعية لربح والتي نادت بها عدة جهات ، لا سيما المعهد المذكور . أما الموضوعات الرئيسية التي تمت دراستها في فترة السبع السنوات هذه فتراوحت بين تقويم المستوطنات البشرية في ثمانية أقطار عربية[1] .ودراسة دور المستوطنات الصغيرة والمتوسطة الحجم في التنمية بمنطقة الجزيرة بالسودان والدراسة الحالية للمستوطنات الشعبية . وقد تناولناها في عدد من الكتب والمقالات (انظر ثبت المنشورات) .

---

(١) والدول هي : السودان – العراق – الاردن – تونس – مصر – الصومال – اليمن الشمالي واليمن الجنوبي

على المستوى الدولي : -

((نامية)) .. و ((متقدمة)) .. مصطلحان يطلقان على الدول المختلفة يساعدان بوجه عام في تمييز درجة النمو ، ولكن استعمالهما يعمد مع ذلك لاخفاء بعض الظواهر الهامة ، فهما لا يخفيان فقط الطبيعة الحيوية للعلاقة بين الدول ((النامية)) والدول ((المتقدمة)) بل يخفيان أيضا التباين المتزايد بين الدول داخل العالم ((النامي)) . وقد ساعدت الأزمات الاقتصادية العالمية خلال سبعينات وثمانينات هذا القرن على تعميق الهوة بين عالمي الشمال والجنوب وعلى زيادة تباين الدول داخل العالم الثالث نفسه .

والعالم الثالث يقف اليوم في مواجهة معدلات لم يسبق لها مثيل في زيادة السكان ومعدلات مماثلة في وفود النازحين من الأرياف لمراكز الحضر . وكانت النتيجة ازدياد مطرّد في حجم المراكز الحضرية . فاذا أضفنا إلى هذا فشل سياسات التنمية الاقتصادية الاجتماعية في كثير من الدول النامية في بلوغ أهدافها لا تضح أن زيادة السكان تطغى على التوسع في قاعدة الموارد المستغلة وبالتالي يظل مستوى المعيشة الحقيقي في تدنٍ مستمر .

وفي نفس الوقت فان الأزمات الاقتصادية العالمية المذكورة قد غيرت موقف كثير من الدول المساعدة ووكالات العون بشأن رفد الدول الفقيرة . فالجهات المساعدة لم تعد على استعداد لزيادة حجم مساهمتها بل صارت تركز أكثر على وضع الشروط والضوابط مع زيادة الاعتماد على نمو التجارة كوسيلة لنقل وتبادل الامكانيات . وعليه فالصورة العامة هي قصور العون عن الوفاء بالاحتياجات المتزايدة . ويترتب على ذلك بالنسبة لدول العالم الثالث وجوب استغلال مواردها بصورة أمثل وعملها نحو تحقيق استقلال اقتصادي أكبر .

ورغم خطورة التعميم بالنسبة لنظم العالم الثالث فانه يمكن تأكيد أن عالما رابعا قد أطل برأسه من داخل هذا العالم الثالث – عالم تكوّنه دول عجزت عن حل مشكلات التنمية بها وتخلفت بالتدريج عن الركب . والمشكلات عديدة ومعقدة وإحداها ، بلا شك ، النماذج غير الملائمة التي اتخذتها بعض الحكومات غالبا كنتيجة لتركة استعمارية مثقلة . فكثير من النظم الادارية قد نبعت من النظرة التقليدية للحكومة باعتبارها الموفر الازلي وذى القدرة غير المحدودة للخدمات . ولكن ثبت مؤخرا عجز كثير من الحكومات عن تنمية الموارد الضرورية وخلق الأجهزة الادارية الصالحة ... لا لتسيير دفة الحكم ولا لتوفير الخدمات الأساسية . ومن إحدى وثلاثين دولة حددتها الأمم المتحدة في هذا الشأن (كعالم رابع) نجد أربع دول عربية هي السودان واليمن بشقيه والصومال . أما أغلب هذه الدول – إحدى وعشرون منها – فتقع في افريقيا جنوب الصحراء[٢].

وبالتالي فان مجتمعات كثيرة قد استقر أمرها على تولي مهمة إيواء نفسها وجلب الخدمات اللازمة وذلك بواسطة نشاط العون الذاتي المدعوم . على انها اصطدمت ، كما هو متوقع مع السلطات اذ أن هذه قد احتفظت بسلطتها في توجيه التنمية ومد المرافق والخدمات حتى مع عجزها البادي عن الاضطلاع بهذه المسؤوليات . وكان ظهور المستوطنات الشعبية نتيجة طبيعية لهذا الوضع . وحتى حين يكون مفهوم المستوطنات الشعبية مضمنا في سياسات الاسكان الرسمية فالموقف لا يخلو من المصادمات حين يخطو المجتمع المعين نحو توفير الخدمات والبنى الاساسية وفرص العمل .

وضحت التجربة المستقاه من مسح المنطقتين موضع هذه الدراسة ان حل مشكلة السكن بالسودان يستوجب النظر في أربعة مجالات رئيسية ، نذكرها دون التطرق لتفاصيلها ، هي : وظيفة الحكومة ، الدور الذي يتحتم على المستوطنات البشرية أن تقوم به ، الخط الذي يجب أن يتبع فيما يتعلق بالمستوطنات التلقائية القائمة ، وكيفية الحد من حركة السكان بواسطة استراتيجيات قومية للاسكان .

فشل السياسات التقليدية للاسكان يمكن إذن أن يعزى ببساطة إلى أن الطلب قد فاق العرض . ومرجع ذلك لسببين أولهما انخفاض نسبة الوفيات وبالتالي زيادة السكان وإعادة هؤلاء السكان لتوزيع أنفسهم مما خلق ضغطا متزايدا على المراكز الحضرية ، وثانيهما أنه رغم تحقيق بعض الدول النامية تقدما اقتصاديا ملحوظا إلا أنها لم تَقْوَ على مواكبة متطلبات الزيادة السكانية . ومع ارتفاع معدلات تكاليف البناء فوق معدلات نمو الدخل فقد أصبحت تكلفة المأوى الجاهز من قبل الدولة مفرطة في الغلاء . ومع غياب المؤسسات الممولة وسوق الاستثمار المناسبة فقد عجز جانب العرض عن النمو . وبالنسبة لمعظم سكان المراكز الحضرية فان سياسات الاسكان الرسمية لم تعد ذات أثر في حياتهم وبذلك برزت التنمية بواسطة العون الذاتي لا كبديل وانما كحل وحيد .

ويذهب بعض الباحثين إلى أن قضايا مدن العالم الثالث لن يتأتي لها أن تفهم إلا في اطار نظرية التبعية . وسندهم في ذلك أن القرارات الأساسية المتعلقة بالتكنولوجيا والعمالة والنمو الاقتصادي انما تصنع في المدن الكبرى بأوروبا والولايات المتحدة . وتأتي الوظائف الحضرية والشكل الحضري في العالم الثالث لتعكس مقامها الاقليمي أو الثانوي . ورغم أن مدينة العالم الثالث تشكل جزءا من الاقتصاد العالمي إلا أن سكانها لا ينالون حصتهم العادلة من الموارد العالمية . ثم بتطور النظم المصرفية والنقدية التي تربط وتقرب من البلدان يتأكد الاتصال بين الدول وتهتز بشدة الاستقلالية والسيادة للدول النامية . لم يُستقص بعد أثر هذه العلاقات على المستوى المحلي وقد علق بعضهم أنه رغم التطور في النظم المالية المذكورة بين البلدان فان وهم « الاقتصاد القومي » ما يزال مستمرا وذلك بدلا عن قيام

---

(٢) وهذه الدول وهي الأقل نموا في العالم : هي دون ترتيب : اليمن الشمالي ، اليمن الجنوبي ، السودان ، والصومال في العالم العربي . تشاد ، النيجر ، مالي ، كيب فيردي ، قامبيا ، غينيا ، بيساو ، فولتا العليا ، بنين ، أفريقيا الوسطى ، رواندا – بوروندي – تنزانيا ، ليسوتو ، بوتسوانا ، مالاوى ، كومورو ، يوغندا ، اثيوبيا من إفريقيا ، جنوب الصحراء ، أفغانستان – نيبال – بنقلاديش ، لاوس ، مالديف من آسيا ، وساموا وهاييتى .

نظرية جديدة ترى نظام انتاج عالمي تلعب فيه المستوطنات العشوائية بالعالم الثالث دورا أساسيا . وبينما نجد هذه التحليلات ذات قيمة كبيرة في توضيح بعض الأسباب التاريخية التي أدت إلى أزمات العالم الثالث فانها لا تساعد ، في ذاتها ، في حل مشكلات الاسكان على الصعيد المحلي . ومما لا شك فيه ، رغم هذا ، ان إدراك مشكلات السكن المحلية ووضع السياسات بعد ذلك انما تعكس غياب رأس المال وأولويات الاستثمار وهما عاملان تشكلا لدرجة بعيدة باعتبارات دولية .وإلى جانب الهيمنة الخارجية هذه فقد ساعدت السياسات الداخلية السائدة للتنمية على تثبيت نظام التوزيع القائم غير المرضي للمستوطنات . انحصرت الاستثمارات الصناعية في المراكز الحضرية الرئيسية ، مقوية بذلك من دور العواصم والمدائن التالية لها في الحجم وفي نفس الوقت وجهت الموارد الشحيحة نحو تطوير هذه المراكز وانحصرت فيها أو كادت ، ولم يكن مردُّ ذلك فقط سهولة توصيل الخدمات حيث يتركز السكان وانما أيضا لبذل الحكومات جهدها في إبراز مظاهر الرخاء والاستقرار السياسي أيا كانت . وهذا التحيز للمناطق الحضرية ان كان له مبرر من ناحية ايلاء الاسبقية لمناطق تركز السكان فهو لا مبرر له من ناحية عدد المواطنين المنتفعين اذ أن سكان الحضر في الدول النامية ذات الدخول المنخفضة لا يكونون سوى ٢١٪ من مجموع السكان حسب احصائيات الامم المتحدة لعام ١٩٨٢ م . ولعل الاهمال للمناطق الريفية المترتب على هذه الاتجاهات من العوامل الرئيسية التي أدت لنزوح السكان عنها للحضر .

يفاقم المشكلة أيضا النصيب الضئيل الذي تخصصه خطط التنمية الاقتصادية الاجتماعية لقطاع الاسكان . بالرغم من تزايد نسبة الاستثمار في الاسكان خلال العقد الماضي فان احصائيات البنك الدولي بالنسبة للدول ذات الدخل المنخفض تؤكد أن حصة الاسكان والخدمات الاجتماعية بما في ذلك الضمان الاجتماعي لم تبلغ في المتوسط ١٪ من الناتج القومي الاجمالي في حين توصي الامم المتحدة بأن يرفع الرقم إلى ٥٪ . لا يحظى الاسكان اذن بأسبقية تذكر في خطط التنمية ومرجع ذلك للنظرة الجائرة له كمرفق يمتص الدخول لا كاستثمار يجلب الثراء ولاعتبار عائد الاستثمار فيه طويل الأمد وغير ملموس بصورة مباشرة كعائد الاستثمار في الصناعة أو الزراعة مثلا . وهذا الزعم قد دحضه عدة باحثين محتجين بأن نشاط البناء في ذاته يخلق عمالة ومصادر جديدة للدخل فيجلب بذلك عوائد عاجلة للعاملين فيه وآجلة للمنتفعين بعد ذلك بالمباني .

وبجانب ذلك فالاستثمار في البناء له آثار تابعة تعمل على زيادة الانتاج والدخول والعمالة في القطاعات الاقتصادية ذات الصلة وذلك من خلال استغلاله لمدخلات هذه القطاعات . وبالاضافة إلى هذه الفوائد الاقتصادية المباشرة التي يجلبها الاستثمار في قطاع البناء هناك فوائد مماثلة يجلبها توفر المأوى بصورة غير مباشرة على النطاق المحلي . فالحصول على مأوى يتبعه الصرف لتحسينه وبذا يطلق بعض رأس المال في السوق المحلية في كميات قد تبدو صغيرة وهي منفردة ولكنها كبيرة في مجموعها . وهو كذلك يشجع على قيام نشاطات اقتصادية على مستوى الاحياء كنشوء المتاجر الصغيرة والمغاسل وأماكن الحياكة . ولعل الأهم من ذلك أن عدم الاستثمار الكافي في السكن يعطل التنمية الاجتماعية وبالتالي الاقتصادية لأن الشعور بالأمن والضمان ينتفيان من الاسرة فيؤثر هذا على علاقاتها وانتاجها ويجعل من النمو السكاني عقبة ذات أثر سلبي متفاقم بدلا منه ركيزة من ركائز التنمية .

وأخيرا فهناك النظرة « المحافظة » لفقراء الحضر من قبل المؤسسات العالمية والمسؤولين . والاسكان ينظر اليه تقليديا باعتباره منتجا ملموسا يلزم له معايير يخضع لها وحدود دنيا تلائم مستويات البيئة المنشودة . ومن ثم تكون النتيجة فرض قيم موظفي الحضر المحافظين المتعلمين على الوافدين من الأرياف البسطاء والنظرة غير المتعاطفة لهم . والفجوة بين الاثنين بالغة الكبر . وعليه فقليل جدا من هؤلاء الوافدين من يستوفي الشروط الموضوعة ويستحق قروضا أو مساعدات مالية لحل ضائقته . ومن سوء الحظ أن الفقراء لا يملكون أي كيان يمثلهم بل كثيرا ما يُنظَر اليهم باعتبارهم خطر يهدد النظم والقيم الحضرية السائدة .

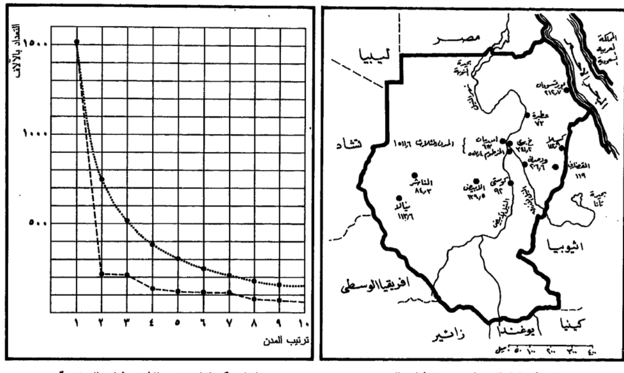
على المستوى القومي :

اذا نظرنا لتوزيع السكان بالسودان ، كما تظهره النتائج الأولية لتعداد عام ١٩٨٣ م ، لاحظنا ضآلة نسبة سكان المستوطنات الحضرية ، أي التي تضم ٥٠٠٠ نسمة أو أكثر اذ هي لا تؤوي أكثر من ٢٠٪ من مجموع سكان القطر . ولاحظنا أيضا النسبة العالمية (١١٪) التي يكونها البدو . وتنفرد منطقة الخرطوم بان نسبة التحضر بها تبلغ أربعة أضعاف نسبة التحضر للقطر ككل . (جدول رقم ١)

بيد أن المناطق الحضرية هذه تولد من المشكلات أكثر مما توحي به حصتها الضئيلة من السكان ، فالنزوح اليها من الأرياف قد أسهم في نموها بمعدل ٩ر٦٪ في الفترة ١٩٧٠/٦٠ م ، وهو معدل يكاد يبلغ ثلاثة أضعاف معدل النمو للقطر ككل (كان معدل نمو القطر ٣ر٢٪ خلال الفترة ١٩٧٠/٦٠ م و ٦ر٢ خلال الفترة ١٩٧٧/٧٠) .

ثم نلاحظ عدم التوازن في توزيع السكان على هذه المناطق الحضرية ، فالمدينة الأولى ، العاصمة المثلثة ، تضم نسبة بالغة الكبر من السكان بالمقارنة مع المدينتين التاليتين – بورتسودان ومدني ، ويرتفع معامل جيفرسون لها إلى ٧٧٪ . (والمعامل يحسب نسبة سكان المدينة الأولى ، من حيث الحجم ، إلى مجموع سكان المدن الثلاث الأوائل مشيرا بذلك إلى حسن أو سوء توزيع السكان في المدن الكبرى الثلاث ، والنسبة المثالية هنا هي ٥٥٪) . ولو اتخذنا مؤشر الباحث الألماني « زيف » Zipf الذي يقترح توزيعا نظريا مثاليا للسكان بالمدن كأن تكون المدينة الثانية من حيث الحجم نصف الأولى والثالثة ثلث الأولى .. وهكذا .. ثم يقارن هذا مع الوضع القائم .. لو اتخذنا هذا المؤشر لظهر لنا من الترتيب الحقيقي الخط المتقطع ، والترتيب المثالي ، والخط المنقط ، الفجوة الكبيرة بين الخرطوم وباقي المدن ولظهر أيضا أن الفروق بين باقي المدن طفيفة لا تذكر (شكل رقم ٢) .

أما الهجرة الداخلية بين المديريات فلها دور رئيسي أيضا في عدم التوازن هذا . واحصائيات ١٩٧٣ تؤكد أن مديريتي الخرطوم والنيل الأزرق تملكان أكبر حوافز لجذب السكان اذ تبلغ الأعداد الوافدة لهما ٢٣٩٩٩١ و ٢٠٩٩٩٧ على التوالي ، بينما تعاني مديرية كردفان والمديرية الشمالية من أعلى نسبة نزوح عنهما وتبلغ اعداد النازحين ٢٣٣٢٦٦ و ٢٧٧٤٩٥ على التوالي .



شكل رقم (١) السودان ومستوطناته الكبرى

(التعداد بالآلاف)

المصدر : تعداد عام ١٩٨٣

شكل رقم (٢) ترتيب المستوطنات الحضرية

---- الترتيب الفعلي.

.... الترتيب المثالي حسب مؤشر زيف (Zipf)

جدول رقم (١) توزيع سكان السودان (حضر – ريف – بدو) بالأقسام الادارية المختلفة

المديرية	نسبة التحضر ٪	حضري	ريفي مستقر	بدوي	الجملة	نسبة السكان ٪
الشمالية	٢١	٢٣٠٣٤١	٨٠٢٤١٤	٥٠٢٦٩	١٠٨٣٠٢٤	٥
الشرقية	٢٩	٦٣٨٨٣٣	١٠١٠٧٠٠	٥٥٨٦٧٦	٢٢٠٨٢٠٩	١١
الوسطى	٢١	٨٢٥٠٦٤	٢٩٤٣٢٤٦	٢٤٤٢٣٣	٤٠١٢٥٤٣	٢٠
كردفان	١٢	٣٨٨٥٣٩	١٩٢٣٧١٦	٧٨١٠٣٩	٣٠٩٣٢٩٤	١٥
دارفور	١٠	٣١٦١٥٢	٢٣٠٧٨٠٣	٤٦٩٧٤٤	٣٠٩٣٦٩٩	١٥
الخرطوم	٧٥	١٣٤٣٦٥١	٣٧٠٦٤٨	٨٨٠٠٠	١٨٠٢٢٩٩	٩
الاستوائية	١٣	١٧٦٥٤٤	١٢٢٩٦٣٧	–	١٤٠٦١٨١	٧
بحر الغزال	٨	١٨١٩٢٥	٢٠٨٣٥٨٥	–	٢٢٦٥٥١٠	١١
أعالي النيل	٣	٥٢٥١٠	١٥٤٧٠٩٠	–	١٥٩٩٦٠٥	٨
السودان		٤١٥٣٥٥٩	١٤٢١٨٨٤٤	٢١٩١٦١١	٢٠٥٦٤٣٦٤	٪١٠٠
السودان (٪)		٪٢٠	٪٦٩	٪١١		٪١٠٠

من العقبات الموروثة من عهد الاستعمار البريطاني أن المناطق السكنية في حضر السودان ما زالت تصنف إلى درجات – أولى وثانية وثالثة ورابعة وغير مخططة . تتباين بذلك المناطق بناء على عوامل منها صفة حيازة الأرض الثانوية بها وطول فترة الحكر ومساحة القطع والحد الأدنى لمواد البناء المسموح باستعمالها وطرق الانشاء ومستوى الخدمات والمرافق بها . وقد نتج عن ذلك فجوة هائلة بين الدرجتين الأولى والثانية من ناحية والثالثة وما دونها من الناحية الأخرى – فجوة تظهر في معدلات الدخل والمركز الاجتماعي كما تظهر في وسائل النقل ومستوى التشييد والخدمات ونحو ذلك ، فكأنما التصنيف قُصِد به الناس لا الدور . والدرجة الثالثة وما دونها تشير إلى المراحل المختلفة للتخطيط لاستيعاب العجز في السكن وإعطاء الصفة القانونية ، الخ ، وذلك للجزء الأكبر من السكان – ذوي الدخول المتدنية . فالسكن التلقائي أو العشوائي هنا هو الخطوة الأولى لحيازة الأرض يتلوه الاعتراف وحيازة الأرض والخدمات مرورا بمرحلة الدرجة الرابعة بما تتسم به من ضعف في مستوى الادارة والخدمات والأمن .

هذا ، والمجموعة الاخيرة ، ذوو الدخول المحدودة والمتدنية ، تضم الأغلبية الساحقة من سكان الحضر . فحسب احصائيات عام ١٩٧٣ تشكل المساكن المشيدة من مواد محلية غير ثابتة ٩٤٫٥٪ وتتوقع اللجنة القومية للاسكان لهذه النسبة العالية أن تستمر في حقبة الثمانينات ولكن ببعض الانخفاض (بمعدل ٨٥٪) . توضح الاحصائيات أيضا أن ٦٩٪ من حوائط الدور مشيدة من الطين أو الطوب الأخضر أو القش و ٦١٪ من السقوف مصنوعة من الخشب أو الألواح المعدنية المموجة أو الطين وهو مادة غالبيتها العظمى . أما ملكية المساكن فتدلنا نفس الاحصائيات بعد مسح ٣٥ مدينة مختارة أن عدد العائلات التي تملك مسكنا لا تتجاوز ٥٨٪ . (ولم تظهر الأرقام بعد من تعداد عام ١٩٨٣) .

نخلص من هذا السرد الموجز إلى أن المستوطنات والاسكان في السودان يعانيان من ضغوط طلب متزايد وعرض يتضاءل. وهي ضغوط تبدو مجسدة في المناطق الحضرية نتيجة للنمو المتواصل لهذه المراكز ولظهور السكن العشوائي بكل شروره بها ومقاومة السلطات الدائمة له . ومع المواد المحدودة المتاحة للدولة وللافراد فقد ساد الاتجاه خاصة في برامج اللجنة القومية للاسكان ١٩٩٠/٨٠ إن الدرجات الثالثة وما دونها (أي بتضمين المستوطنات العشوائية دون ذكر محدد لها) عليها أن تسهم بأكثر من ٨٠٪ من أية حلول مقترحة .

على مستوى الخرطوم الكبرى : –

يمكن للزيادة السكانية للعاصمة المثلثة أن ترصد منذ استقلال البلاد في أول عام ١٩٥٦ . فخلال هذه السنين السبع والعشرين زاد عدد السكان من ربع مليون إلى مليون ونصف المليون مبينا بذلك أن عدد السكان يتضاعف كل عشر سنوات تقريبا . وهذا معدل بالغ الارتفاع خاصة اذا أخذنا في الاعتبار الموارد المتاحة للتخطيط والادارة والتمويل .

ترجع هذه الزيادة لسكان العاصمة بصفة كبيرة للهجرة الداخلية التي أسهمت في خلال الثمانية عشر من الأعوام ٥٥/ ١٩٧٣ بـ ٦٣٫٥٪ من الزيادة . وهي تزيد من مشكلات العاصمة وتقلل من فرص الأقاليم للنمو . وتخلفت باقي المناطق بمديرية الخرطوم عن النمو وركدت في عدد ثابت يبلغ ربع مليون نسمة منذ عام ١٩٥٥ مما يشير إلى معدل نزوح عالٍ عنها غالبا للخرطوم الكبرى ، أي أن مهمة استيعاب الزيادة السكانية تقع على عاتق العاصمة وتنحصر فيها .

ظلت مدينة الخرطوم بحرى منذ الاستقلال تحتفظ بعدد سكان يقارب في متوسطه نصف عدد سكان أي من المدينتين الاخريين وكانت امدرمان غالبا أكبر الثلاثة ولكن الخرطوم – بطبيعة الحال – كانت تستقبل دوما أعدادا كبيرة من النازحين .

ونلاحظ من الأرقام أيضا أن المديرية لا تضم مناطق حضرية الا في العاصمة المثلثة – والتي تبلغ نسبة التحضر بها ٨٧٪ في مجملها وهي تتراوح بين ٨٢٪ لامدرمان ، و ٨٥٪ للخرطوم و ١٠٠٪ للخرطوم بحرى . أما متوسط حجم الأسرة فهو ٦٫١ شخص لباقي المديرية كما هو للمدن الثلاث باستثناء الخرطوم بحرى والتي يبلغ متوسط عدد أفراد الأسرة بها ٦٫٣ شخصا .

وقد تضافرت عوامل عديدة – من ضعف الامكانيات على مستوى الأفراد والحكومة إلى عدم دقة تقدير الاحتياجات.السكنية في خطة « دوكسيادس » Ooxiadis ١٩٦١ – ١٩٩٠ ، إلى العجز عن تنفيذ الجزء الأول من خطة « ميفيت » Mefit ١٩٧٥ –١٩٩٠ والتي كانت ترمي إلى إقامة ٢٠٫٠٠٠ وحدة سكنية – تضافرت هذه العوامل ليرتفع عدد المواطنين الذين تؤويهم مناطق السكن العشوائي إلى ٦٠٠٫٠٠٠ أي ٤٠٪ من مجموع سكان الخرطوم الكبرى . والسلطات تزعم أن ٤٠٪ فقط من هؤلاء هم المحتاجون فعلا للمأوى وإن البقية ليسوا أكثر من مضاربين أو مالكين لأراض سكنية في مناطق أخرى . وحتى لو سلمنا بهذا فهو يعني أن المئتين والأربعين ألفا ذوى الحاجة الفعلية يحتاجون لنحو ٤٠٫٠٠٠ وحدة سكنية . وهذا وحده يبلغ ضعف العدد الذي حددته وفشلت في توفيره الخطة الاسكانية ٧٦–١٩٨٢ م .

توزع سكان المناطق العشوائية بالخرطوم الكبرى على ما يربو على تسعين موقعا (شكل ٣) ويمكن تصنيفهم كالآتي : –

أ – مناطق « فلاتة » (كما تطلق العامة على ذوى الأصل النيجيري) بالدرجة الرابعة بمدينة الخرطوم ، وهي مناطق بدأها في الثلاثينات مهاجرون من غرب أفريقيا وظلت قائمة بعد نفاد مدتها القانونية ومن سماتها النقص الحاد في الخدمات الأساسية والازدحام والنسبة العالية للجنح وبعض الجرائم .

ب – قرى « الكرتون » (أي الورق المقوى) في الخرطوم بحرى وفي الحزام الأخضر جنوب الخرطوم . كانت منطقة الصافية

بالخرطوم بحرى أول مستقبل لهذه الأحياء في بداية الستينات . وقد شجع قيام هذه الأحياء السياسيون في سعيهم لجذب الناخبين وكسب الأصوات وعليه توافد سكانها ، سودانيين وأحيانا غير سودانيين ، وتركزوا في مجموعات قبلية واضحة . في عام ١٩٦٩ تم استيعاب ١٦٫٠٠٠ (ستة عشر الفا) منهم في الفي قطعة سكنية بمنطقة الحاج يوسف وهي من مناطق الدرجة الرابعة بحلول عام ١٩٧٦ كان العدد قد شارف ٣٦٫٠٠٠ (ستة وثلاثين الفا) . (أنظر الصورة ١ ، ٢ ، ٣) .

جـ – امتدادات أطراف المدينة مثل جبرة جنوب الخرطوم وأمبدة بأمدرمان وحلة كوكو بالخرطوم بحرى وهي امتدادات طبيعية خلقها فائض السكان من المدن الثلاث .

د – المباني التلقائية غير القانونية كما في سوبا جنوب الخرطوم بحرى حيث نجد أهل القرى والوسطاء يتاجرون في الأراضي المتاخمة للقرى للمضاربين والموظفين من سكان المدينة بطرق تبدو في ظاهرها قانونية (بأوراق من المجالس الشعبية وتوثيق من المحامين) . والمباني في هذه الأحياء أعلى مستوى منها في المناطق الأخرى وذلك أولا لقدرة المشترين المادية وثانيا لتوقعهم تدخلا أقل من جانب السلطات في المستقبل .

هـ – السكن العشوائي داخل المستوطنات القائمة كما في « زقلونة » وفي الحارات غير المخططة بامبدة . هنا يتأخر تنفيذ برامج « الموقع والخدمات » فيجذب ذلك الوافدين إلى المستوطنة بأمل تثبيت حقوق لهم في المستقبل .

و – السكن التلقائي الناجم عن اعادة تخطيط القرى والاحياء التلقائية .

تنص القوانين أن الأراضي غير المسجلة – سواء منها ما كان مستغلا أو غير مستغل – ملك للدولة وتؤكد هذه القوانين حق السلطات في تصفية السكن غير القانوني بها ولو استوجب ذلك اللجوء للقوة واخلاء المساكن وهدمها بل ومطالبة السكان بدفع التكلفة . والاتجاه الرسمي اليوم هو محاربة السكن التلقائي القائم أو المستجد (كما حدث في يوليه ١٩٨٤ حين هدم أربعة آلاف بيت في حي « الشَقْلَة» والقانون يعطي المواطنين المتضررين الحق في التقدم بطلبات لقطع أرض في المناطق المخططة خاصة تلك الواقعة ضمن برامج « الموقع والخدمات » . ولكن سياسة الاخلاء والهدم هذه والتي تتبعها السلطات مفترضة استطاعة المواطنين المتضررين الحصول على قطع سكنية في إطار هذه البرامج – هذه السياسة ما من شأنها إلا أن تسيء للوضع وسنلم ببعض سلبياتها في جوانب دراستنا الميدانية .



صورة رقم (١) بداية السكن التلقائي



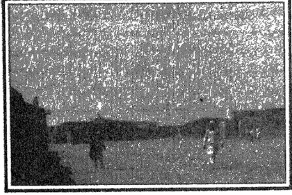


صورة رقم (٢) النزوح لأطراف المدن

شكل رقم (٣) المساحات المبنية بالخرطوم الكبرى



صورة رقم (٣) نازح من جنوب كردفان



صورة رقم (٤) مرحلة المباني شبه الثابتة في المستوطنات

على المستوى المحلي : -

أسفر مسحنا لمناطق الدرجتين الثالثة والرابعة بالخرطوم الكبرى عن أكثر من عشر مستوطنات تصلح للدراسة المفصلة ، بعضها أرست قواعده السلطات في برامجها الرسمية وبعضها الآخر نبت بصورة تلقائية . وإثر زيارات ميدانية ومناقشة استقر رأي المجموعة على دراسة مستوطنتي جبرة بالخرطوم وأمبدة بأمدرمان . كانت أهم أهداف الدراسة ترسم نشوء وتطور المستوطنتين وتعرّف القضايا التي تواجه المواطنين في سعيهم لتوفير المأوى ثم تقويم فاعلية الأجهزة الرسمية المختصة بالاسكان .

وقد تناولنا المادة تحت أربع مجموعات ، تضم الأولى العوامل الاجتماعية والاقتصادية ، مثل تكوين السكان ، النشاطات الاقتصادية والخدمات ، وتضم الثانية عوامل البيئة الطبيعية كموقع المستوطنة وانماط البناء بها ونموها وحالة المأوى والخدمات بها ، والثالثة تحليل التكلفة – تكلفة التشييد والصيانة ، واسترداد الأموال المستثمرة وأخيرا التنظيم والمشاركة الشعبية أي مجهود المواطنين كأفراد وكجماعات لتحسين أحوالهم والعقبات التي تواجههم من الداخل والخارج .

أما جمع البيانات اللازمة فتتم عن طرق أربعة : الأول الوثائق من مقالات صحفية وأفلام وثائقية وتعداد سكاني ، والثاني مقابلات أجريت مع بعض المسؤولين من المجالس الشعبية والوزارات المختصة والمعتمدية ومع بعض الشخصيات القيادية كشيوخ الحارات ، والثالث استبيان من مائة سؤال أجرى لأجزاء مختارة من المستوطنتين لاستطلاع آراء السكان وردود الفعل لديهم نحو بيئتهم السكنية وأحوالهم الاقتصادية الاجتماعية ، وأخيرا ، وبما أن العمل قد استوجب زيارات عديدة للموقع ، فكثير من المعلومات قد تم حصولنا عليها عن طريق الملاحظة المباشرة . ولنعرض أولا ، وفي ايجاز المنشأة وتطور المستوطنتين حتى الآن .

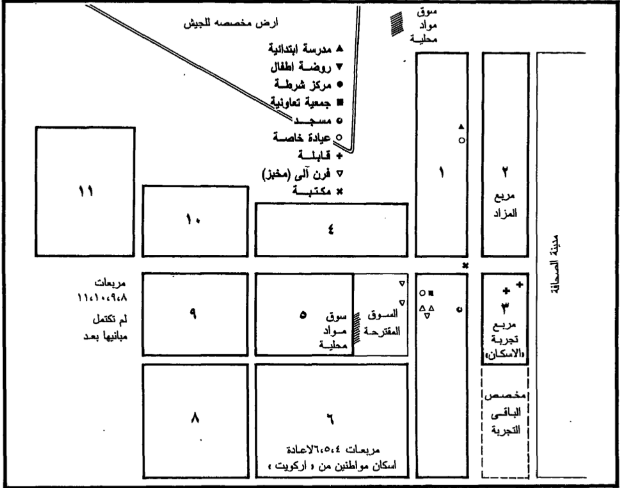
جبـرة :

من المرجح أن تاريخ جبرة يرجع لقرون ولكن لا كمستوطنة قائمة وانما كموضع فقط ، كما هي الحال غالبا . وهو من مواضع قبيلة الحماداب – فرع من العبدلاب كثر نزولهم به في أوقات متفرقة . وكانت المنطقة حتى زمن قريب خصبة يكسوها العشب معظم السنة يرعى فيها الضأن والبقر وبها مساحات من الزراعة المطرية بالاضافة لشرائح الزراعة المروية التقليدية على شاطىء النيل .

أما التاريخ الحديث لجبرة فيمكن تتبعه بثقة من عشرينات هذا القرن حين كانت شرعة لبائعي اللبن وتجار المواشي من قرى « الشجرة » و « العزوزاب » و « ود عجيب » . في أوائل الأربعينات قام واردوها وكانوا يبلغون حوالي مئة وخمسين ، باعادة حفر البئر « بعمق تسعة رجال » التي كان آباؤهم قد هجروها . تلك كانت الخطوة الأولى في قيام المستوطنة إذ بدأ السكان إثرها في التوافد والاستقرار في مساكن من غرفة واحدة متناثرة بعض الشيء لتوفر مراع أوسع لمواشيهم ، وبدون أسوار الا للحظائر . ولكن العدد استمر في التذبذب ، ففي أواخر الخمسينات كان هناك سبعة بيوت مؤسسة والبئر وكان العشب كثيفا « يبتلع الأبقار كلية » . في عام ١٩٦٣ كان أول اعتراف بالمستوطنة وتم تسجيل الأراضي للسكان : من استقر في البقعة لعشرين سنة أو أكثر منح حقوق الأرض « كملك حر » أما من دام استقراره بين عشر سنوات وعشرين سنة فمنح حقوق « الحكر » . هذه كانت القطع الأصلية الموجودة الآن في المربع الأول وقد زاد عددها ليبلغ ٢٤٨ . وكما هو متوقع كان هذا الاعتراف الرسمي بداية الزيادة المطردة في عدد الوافدين . بلغ نشاط البناء أوجه في عام ٦٨ – ١٩٦٩ واستمرت الزيادة دونما انقطاع وعلى عدة مراحل حتى بلغت المستوطنة حجمها الحالي . (أنظر الصورة رقم ٤) .

تتكون جبرة حاليا من عشرة مربعات تؤوي ١٢٧٨ عائلة تضم في مجموعها ٧٥٩٥ نسمة وتبلغ نسبة الاناث للذكور ١٠٠–١٢٩ . المربع الأول منها هو الأقدم والأكبر حجما وذو النصيب الأوفر من الخدمات ففيه مسجدان ومدرستان ابتدائيتان ومركز شرطة وجمعية تعاونية وعيادة ومكتبة (لبيع الصحف) . أما المربع الثاني فبيعت قطعه المئتان والثماني في مزاد علني لذا سمي مربع « المزاد » وتم تطويره لا للسكن ولكن للاستثمار التجاري وعليه استبعدناه من دراستنا الحالية . المربع الثالث خصص لاحدى تجارب وزارة التشييد والاسكان في الاسكان الشعبي . المربعات الرابع (١٨٠ قطعة) والخامس (٢٠٨ قطعة) والسادس (٤٣٨ قطعة) طرحوا كتعويض

للأسر التي تم تحويلها من منطقة « أركويت » الواقعة إلى الشرق وقد حدد المربع الخامس لتقوم عليه السوق الرئيسية للمستوطنة وبعض الخدمات الأخرى أما المربع السابع فهو بحق الوسام الخفي لتضامن أهالي الجبرة ... وهو غير موجود ... كان المزمع أن ترحّل له (الأنادي) كما تقول العامة – من أحياء مجاورة وتم تخطيطه وصدرت الاجازات والتصاديق الرسمية للسكان المزعومين ولكن سكان جبرة استفزت شعورهم الفكرة (والتسمية) فوقفوا متكاتفين ضد المربع ومنعوا قيامه ولا يزال الموقع خاليا والفكرة فيما يبدو قد هجرت . وأما المربعات من ٨ إلى ١١ فهي آخر ما خطط ومبانيها ما تزال تحت التشييد ، متناثرة وتفتقر إلى أي نوع من أنواع الخدمات . يرجع لجهود السكان كذلك خلو جبرة من أي سكن عشوائي فيها أو حولها .



شكل (٤) مستوطنة جبرة - المربعات والخدمات

أمبَدَّة :

حول بئر كذلك نشأت أمبدة . بجانب تلك البئر والتي حفرت في فترة المهدية ، أواخر القرن الماضي ، عاش امبدة – الرجل الذي أخذ اسمه البئر ثم المستوطنة بأكملها . وقد عدل الاسم رسميا « لأمدرمان الجديدة » ولكن استعمالها الأول ظل هو السائد . لم يكن بذلك الموضع في وسط الأربعينات سوى خمسين أو ستين بيتا وكان بمكان الاحياء الغربية لأمدرمان – كحي العرب وأبي كدوك – أغلبهم من أصحاب المواشي وكانت الأطراف الغربية المتاخمة لأمدرمان ملتقى الطرق بالنسبة لهم . ثم إن مفتش صحة أمدرمان البريطاني ، أصابه القلق من الخطر الكامن للبيئة والنابع من وجود قطعان المواشي داخل الاحياء فقرر اخلاءها من الرعاة وأمر بنزوحهم غربا ليستقروا في السهل المجاور . ومن هنا بدأ النمو المطرد لامبدة والكفاح المتصل لأهلها . إلى جانب الصعوبات العادية التي يواجهها السكان في مثل هذه الظروف كان على سكان امبدة مواجهة خطر الفيضان من « خور » موسمي كبير يخترق المستوطنة من الغرب للشرق حاملا مياه الأمطار من السهول الغربية لأمدرمان إلى النيل . وكان اندفاع المياه أغلب الأحيان سريعا ومفاجئا مما أضر كثيرا بالبيوت حول المنطقة ولكن المستوطنة ظلت في نمو متزايد .

في عام ١٩٥٧ م جرى مسح البيوت وتسجيلها وتمت أول تسوية للأرض . بذا دخلت المستوطنة مرحلتها الحاسمة الثانية – الاعتراف بها من قبل الحكومة ، وأدى ذلك بطبيعة الحال إلى جذب السكان من كل صوب . في نوفمبر من عام ١٩٦٧ م تكونت أول

لجنة محلية للتخطيط . وكان ذلك بداية التنظيم للعمل بالجهد الشعبي . في السنة التالية أقيم سد صغير بلغت تكلفته آنذاك ٥٢٠٠٠ جنيه يحول جزءا من مياه الخور (لخور أبي عنجة) إلى خور عمر . ثم بعد اقامة أربعة جسور عبر الخور بدا خطر الفيضان أخيرا وقد تمت السيطرة عليه بصورة مرضية .

ومنذ ذلك الحين تنامت المستوطنة إلى مستطيل كبير ، يفوق ستة كيلو مترات في الطول واثنين في العرض يضم (حسب إحصائيات عام ١٩٨٣) ٧٨٨ر١٨١ نسمة – أي نحو ٢٨٪ من سكان أمدرمان البالغ عددهم ٧٠٠ر٦٤٨ نسمة . وذلك ينم عن درجة عالية من الدينامية والتطور لعلها الأعلى في المنطقة كلها – دينامية تبرز ليس فقط في الحجم بل أيضا في تكوين المستوطنة ، والتي تتمتع ببعض الخدمات – أما الحارات الثلاث عشرة المتبقية فما زالت تلقائية وليس بها من الخدمات ما يذكر (جدول رقم ٢) .

جدول رقم (٢) مقارنة بين السكان في الجزء المخطط والجزء غير المخطط بأمبدة

	عدد الأسر	إناث	ذكور	إناث : ذكور	المجموع	متوسط عدد أفراد العائلة
الحارات ١– ١٠	١١٩٨٤	٣٣٦٣٤	٤٣٨٨٨	١٠٠ : ١٣٠	٧٧٥٢٢	٤٧ر٦
الحارات ١١–٢٣	١٩٨٠٩	٤٦٦٤٠	٥٧٦٢٦	١٠٠ : ١٢٤	١٠٤٢٦٦	٢٦ر٥
جملة سكان امبدة	٣١٧٩٣	٨٠٢٧٤	١٠١٥١٤	١٠٠ : ١٢٦	١٨١٧٨٨	٧٢ر٥

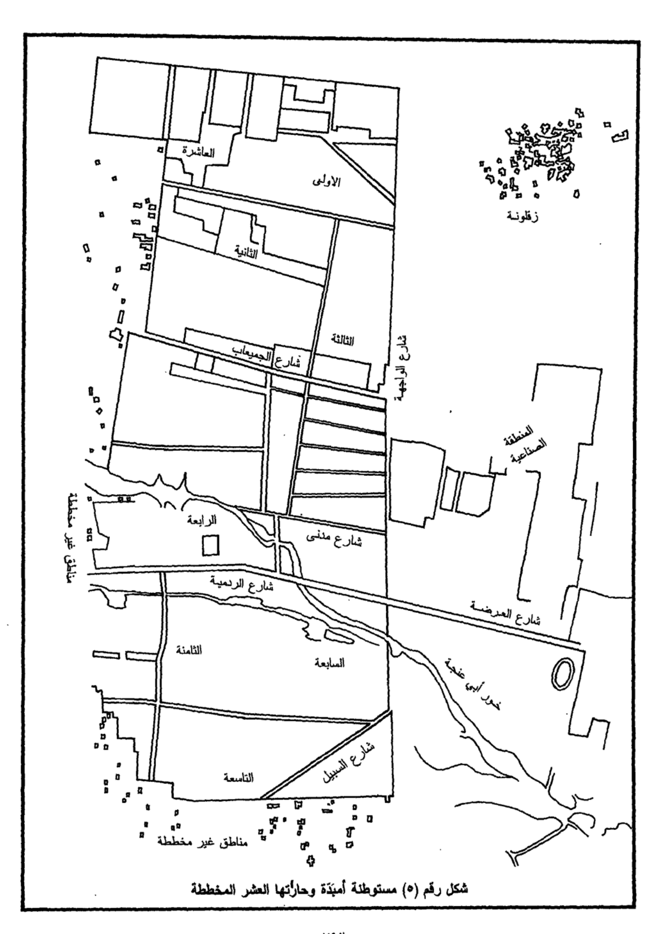
ولعل سمة أمبدة المميزة تلك الحركة وذلك التفاعل المتواصل . فحتى خلال الأشهر القلائل التي جرت فيها دراستنا الميدانية شهدت المستوطنة إثنين من الأحداث الهامة . كان الأول حملة مفاجئة وعنيفة ضد السكن التلقائي وتم فيها تحت حماية الجيش اخلاء مئات البيوت وهدمها . وكان الحدث الثاني نزوح عدد كبير من المواطنين من اقليم جنوب كردفان قدر عددهم بسبعة وثلاثين الفا ، كان قد أصابهم الجفاف والجوع فتوافدوا للعاصمة وإستقروا في الأطراف الغربية لامبدة . وقد دفعتهم رياح الشتاء القارسة ليتكدسوا في المنازل غير المأهولة أو غير المكتملة مفاقمين بذلك المشكلات الصحية بها ومقاسمين السكان مؤنهم الضئيلة .

سمة الدينامية هذه يبرزها ، ويعللها إلى حد ما عزلة المستوطنة ، فهي تنفصل عن أمدرمان بسهل شاسع فيه صناعات خفيفة ومقابر ومبانٍ أخرى . تعتمد على نفسها في تسوية جل أمورها .

تطرقت الدراسة الميدانية للعديد من الموضوعات وهي : الخواص الديموغرافية ، العمالة والدخل ، الهجرة ، النقل والمواصلات ، حيازة الأرض ، مرافق المياه والكهرباء والصرف الصحي ، حالة السكن الصحية ، التعليم ، الأمن ، التسوق ، اللهو والترفيه ، اقتصاديات المباني بالمشاركة الشعبية . وسنعرض في هذه العجالة لبعض هذه الموضوعات فقط .

حالة السكن : –

تبرز كلتا المستوطنتين كنموذج لاحياء الدرجة الثالثة وما دونها – بمبانيها المنخفضة والقطع السكنية الصغيرة ، والمكعب كالشكل المعماري الرئيسي ، والطرق الجرداء المتربة ، وتزيد امبدة على ذلك المساحات الشاسعة للسكن العشوائي . تقع أغلب القطع السكنية في حدود ٣٠٠ – ٤٠٠ متر مربع ويضم المسكن في المتوسط ثلاث غرف سكنية . وفي كلتا العينتين بالمسح كانت أغلب المنازل (٦٧٪ في جبرة و ٥٥٪ في امبدة) موصلة بشبكة مياه الشرب . إلى جانب ذلك كانت نسبة ٣٢٪ من عينة امبدة تستقى من الآبار و ١١٪ من مصدر خارجي مشترك . أما في جبرة فلم يكن هناك آبار وكان حوالي ربع العينة يشتركون في مصدر مياه خارجي مع ورود بعض الوسائل الأخرى مثل الاعتماد على الجيران ولكن بنسبة ضئيلة . وبالنسبة للصرف الصحي كانت أكثر الوسائل شيوعا المراحيض البلدية (ذات حفرة تصل أو لا تصل لمستوى المياه) وتشكل نحو ٧١٪ في عينة جبرة و ٩٥٪ في عينة امبدة – هذا ينطبق على الحارات المخططة فقط ولا يشمل غير المخططة . أما الاضاءة فكان أكثر من ٦٠٪ من كل عينة موصلة بشبكة الكهرباء وحوالي الثلث من كلتا العينتين تعتمد في الاضاءة على أسرجة الكيروسين وعدد قليل يعتمد على جيرانه في مد التيار الكهربائي (وهو إجراء مخالف للقانون وقد ثبتت خطورته) . أما الحوائط فكانت في مادتها الرئيسية في امبدة الطين أو الطوب الأخضر (أنظر الصورة رقم ٥) مع نسبة صغيرة من الطوب الأحمر والمونة الحرة . تتكون أغلب السقوف في جبرة (٥٧٪) من ألواح الحديد المموج (أو الزنك كما يطلق عليها خطأ) مع نسب صغيرة لسقف الطين البلدي (١٩٪) ، والسقف الخشبي (١١٪) والخرسانة المسلحة (١٣٪) . أما في امبدة فكانت نصف بيوت العينة من الخشب و ٤٠٪ من السقف التقليدي والباقي من ألواح الحديد المموج . (أنظر الصورة رقم ٦ ، ٧)

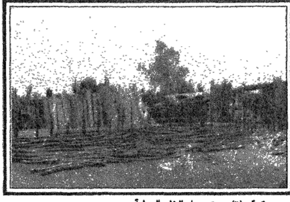


شكل رقم (٥) مستوطنة أمبدّة وحاراتها العشر المخططة

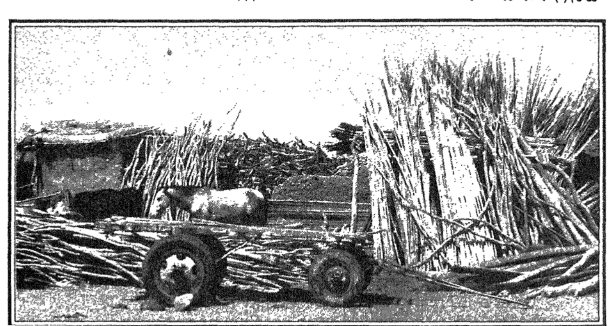
تفتقر المستوطنات إلى السوق الرسمية وما زال السكان بعد كل هذه السنين يعتمدون على حوانيت البقالة أو الأسواق المؤقتة والتي لا تفي بأبسط متطلبات الصحة والنظافة ، أو يلجأون للمستوطنات المجاورة . وقد خصصت في جبرة وفي كل حارة من حارات امبدة ساحة تتوسطها لقيام سوق صغيرة في المستقبل على مستوى الحي .



صورة رقم (٥) البناء بالطوب الأخضر



صورة رقم (٦) سوق مواد البناء المحلية



صورة رقم (٧) سوق آخر لمواد البناء المحلية

الصحـة : -

المشكلات الصحية التي تعاني منها جبرة ، وامبدة ، كما تعاني معظم المستوطنات الشعبية في المناطق الرئيسية المشابهة ، ترجع بصفة رئيسية للمستوى المنخفض لصحة البيئة ولضعف العناية الصحية الأولية المتاحة . وقد لخصت المتطلبات في هذا المجال فيما يلي :

- التوعية فيما يتعلق بالمشكلات الصحية السائدة ووسائل محاربتها والسيطرة عليها .
- توفير الغذاء الصحيح .
- توفير الموارد السليمة لمياه الشرب والصرف الصحي الأساسي .
- رعاية الأمومة والطفولة بما في ذلك تنظيم الأسرة .
- التطعيم ضد الأمراض المعدية الرئيسية .
- محاربة الأمراض المستوطنة والسيطرة عليها .
- علاج الأمراض السائدة والاصابات .
- توفير الأدوية والعقاقير الأساسية .

من هذه المتطلبات يتضح أن ظروف البيئة السكنية ومستوى الدخل والتعليم وما إلى ذلك من ناحية وسياسات الدولة الصحية وأولوياتها وقدرتها على التنفيذ من الناحية الأخرى تتداخل كلها لترسم أبعاد تلك القضية المعقدة .
ومما وضحه المسح ذلك التباين السافر بين المساحات الداخلية والخارجية أو بعبارة أدق ، بين الخاصة والعامة . فالاولى دائما نظيفة حتى في أبسط الدور مع محاولات أحيانا للتشجير ولخلق الحدائق . أما الخارجية فكانت دوما مهملة والقلائل الذين حاولوا معالجتها كان عليهم تسوير القطع المزروعة نأيا بها عن الأغنام . كانت القمامة تلقى خارج الدور في الميادين والساحات والقطع السكنية الخالية . تعبث بها الرياح وتساعد على توالد الذباب و « الناموس » . والأغنام تجول بحرية تامة وتلتهم ما يتاح لها من خضرة أما مياه الغسيل فلا مفر للسكان من سكبها على الشارع للتخلص منها . وتستقر مياه الأمطار ، في الخريف ، لأيام في ركود حتى تجف . وفي بعض الأحيان توزع مياه الشرب من نقطة خارجية واحدة وتجلب إلى الدور في أوعية (أو براميل) معدنية مطلية من الداخل تسحبها الدواب في عملية لا تقابل أقل المستويات المطلوبة (انظر الصورة رقم ٨ ، ٩) .



صورة رقم (٨) سوق مياه الشرب



صورة رقم (٩) سوق آخر لمياه الشرب والخطر الكامن للبيئة

ومن المفارقات أن المستوى الصحي للبيئة في تجربة وزارة الاسكان بجبرة مربع (٣) أدنى بكثير منه في بقية المستوطنة بل لعله أدنى مستوى فيها على الاطلاق . فقد عمد المصمم هنا ، ابتغاء تخفيض التكلفة ، إلى جمع الدور في مربعات حول ساحات مشتركة وهو اتجاه لا غبار عليه من ناحية التصميم ثم سير المجاري لكل مجموعة من الدور في خطوط وغرف تفتيش مشتركة تؤدي إلى بئر واحدة تتوسط الساحة . ولكن نسبة لضعف مستوى التنفيذ وإهمال صيانة أي مرفق عام فان كثيرا من غرف التفتيش وأحواض الترسيب والآبار قد أمست مفتوحة متهدمة الجوانب وقد اختفى بعض أغطيتها وكسر بعضها الآخر وكانت النتيجة حتما فشل نظام الصرف الصحي وزيادة احتمال وخطورة الاصابة بالامراض للحد الأقصى . وفي امبدة نضيف إلى ذلك المشكلات الناجمة من السكن غير المخطط خاصة المتعلقة بانعدام المياه والصرف الصحي . ووجود قطعان المواشي بأعداد كبيرة في « أحواش » بين المساكن . (أنظر الصورة رقم ١٠ - ١٣ لنماذج من أسواق هذه المناطق .
ومن الطبيعي أن يكون الأطفال أكثر السكان تأثرا بهذه الأوضاع . وهذا ينعكس في النسبة العالية بينهم لأمراض الجهاز الهضمي ، والديدان والاسهال ، وسوء التغذية والسعال ونزلات البرد . شاركت أحوال الازدحام ، خاصة في الدور ذات الغرفة الواحدة ، في إنتشار أمراض الجهاز التنفسي وفاقمت من وطأة الأمراض « الفيروسية » المعدية . تنتشر الملاريا بين الأطفال والكبار على السواء ولا يخلو السجل من بعض حالات البلهارسيا والدسنتاريا والتيفود والدرن .

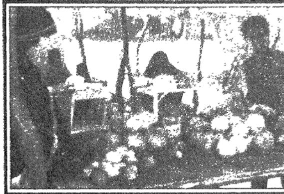


صورة رقم (١٠) أحد الأسواق اليومية بالأحياء العشوائية

صورة رقم (١١) أحد الأسواق الاسبوعية



صورة رقم (١٢) أسواق الأحياء العشوائية وبداية النشاط الاقتصادي



صورة رقم (١٣) أسواق الفواكه والخضر في الأحياء العشوائية

تعاني المستوطنتان من ضعف الخدمات الصحية فليس في جبرة مركز صحي ولا صيدلية واحدة بل يتوجه سكانها للاحياء المجاورة ، « الصحافة غرب » ، طلبا للعلاج والدواء . « والصحافة غرب » بها مركز صحي واحد معد بصورة مرضية ولكنه يخدم إلى جانب « الصحافة غرب » وجبرة عددا غير قليل من الأحياء المجاورة . وبجبرة عيادة خاصة واحدة في المربع الأول وقابلتان في مربع ٣ . ولتكتمل الصورة نذكر وجود اخصائي العلاج البلدي كالبصير (اخصائي العظام) مثلا وخدمات الفكي (تحريف « الفقيه ») بمربع ٩ .. لاولئك الذين يؤمنون بجدوى هذه الممارسات . أما امبدة ففيها أيضا مركز صحي واحد أكبر حجما من المذكور آنفا وأحسن اعدادا إلى جانب ما يقرب من مئة عيادة خاصة وعدد من الصيدليات ونحو اثنتى عشرة قابلة وعدد من اخصائي العلاج البلدي . على ان استطلاع آراء السكان دلَّ ان هذه الخدمات ، سواء من ناحية الكمية أو النوعية أو التوزيع ، لا تفي بأية حال بمتطلبات السكان . قارن مثلا الخدمات المتوفرة في امبدة بجملة الخدمات الموجودة بأمدرمان وضع في الاعتبار أن امبده تمثل عدديا أكثر من ربع أمدرمان ، هنا تجد المبرر لهؤلاء الذي ردوا على كل سؤال عن مستوى الخدمات المختلفة بانه .. غير موجود .

النقـل : –

من المؤثرات القوية على سير الحياة بالمستوطنتين ضعف وسائل النقل وارتفاع فئات الترحيل مؤخرا . وذلك يرجع لعدة عوامل منها الأزمات المتصلة في استيراد البترول وعزلة كل من المستوطنتين – جبرة لموقعها في ركن قصي من أركان الخرطوم وامبدة لانفصالها عن باقي أمـدرمان ووعورة التضاريس بها . والنقل عامل يلمس مختلف النشاطات من الوصول لأماكن العمل والدراسة



صورة رقم (١٤) أحد الطرق المرصوفة بالعون الذاتي ، والعون الذاتي المدعوم

والاستشفاء إلى اتخاذ عمل اضافي في ازدياد الدخل إلى ارتياد أماكن الترفيه وتزجية أوقات الفراغ . وقد أوضح الاستبيان أن رحلة العمل بالنسبة لأغلب سكان جبرة تستغرق من ثلاثين إلى تسعين دقيقة ، وإن معظم وسائل النقل للمستوطنة تتوقف حوالي الساعة الثامنة مساء ، وفي امبدة تستغرق الرحلة من ستين إلى تسعين دقيقة . وأوضح الاستبيان كذلك أن أغلب السكان ، نحو ٦٥٪ من كل عينة ، يعتمدون على وسائل النقل العامة .

ومع ذلك فان مجال النقل هو المجال الذي يبين جهود السكان في أجلى صورها ، وهو المجال الذي يبلغ التقدم فيه أوجه . ففي جبرة تمكن المواطنون بالعون الذاتي المدعوم من رصف طريق محلي يمر بطول المستوطنة ويوصل للطريق الرئيسي المؤدي لوسط الخرطوم والعمل يجري الآن في رصف الجزء الأخير منه . وفي امبدة رصفت بنفس الطريقة ثمانية طرق أهمها الطريق الذي يمتد لوسط أمدرمان (شارع العرضة) . (أنظر الصورة رقم ١٤) .

التعليم :

في غياب البيانات عن التعليم – كمعدل التسجيل بالمدارس ، وعدد السكان في سن التعليم ونسبة التعليم – والتي لم يمدنا بها بعد تعداد عام ١٩٨٣ م ، اقتصر مجهودنا على مسح مرافق التعليم في المنطقتين . في جبرة روضتان للأطفال ومدرستان ابتدائيتان واحدة للبنين وواحدة للبنات ، تقعان في المربع الأول بجوار مركز الخدمات المقترح . والمدرستان تعانيان من ازدحام الفصول (٧٠ تلميذا في الفصل) وعدم ملاءمة المباني وأخيرا وبعد سبع سنوات من البناء تم بناء مراحيض للتلاميذ وتسوير ميدان المدرسة وبذلك أمكن التفكير في التشجير وخلق جو أفضل للتلاميذ . صُدّق لجبرة بمدرسة وسطى لم تبن بعد وما زال التلاميذ المقبولون بها يذهبون مؤقتا لمدرسة أخرى تبعد نحو ثمانية كيلو مترات شمالا . توجد في المستوطنة المجاورة « الصحافة » ثلاث مدارس ثانوية خاصة تضم في مجموعها ٧٨٨ تلميذا .

أما أمبدة ففيها أربعون مدرسة ابتدائية منها ٢٢ للبنين أو مختلطة تضم ١٠١٩٤ وثماني عشرة للبنات تضم ٧٤٧٦ . ويبلغ مجموع المسجلين ٢٢٪ من جملة تلاميذ أمدرمان بالمدارس الابتدائية والبالغ عددهم ٧٩٩٥٤ . وقد صنفت ثماني منها « كمدارس مناطق شدة » – في الحارات ١ ، ٤ ، ٥ ، ٩ ، و ١٤ – يحصل المعلمون على أجر اضافي في عدد ساعات العمل بها .

ليس من المستغرب أن تحوز الحارات العشر المخططة على القسم الأكبر من هذه الخدمات وتسهم بذلك في سوء التوزيع . فبجانب الحارة الثالثة الخالية من المدارس والحارتين الخامسة والثامنة وبكل منهما مدرسة واحدة نجد أن باقي الحارات المخططة تضم مدرستين على الأقل لكل حارة – واحدة للبنين وأخرى للبنات . كذلك نجد في الحارات غير المخططة ١٢ ، ١٣ ، ١٤ ، ١٥ ، ١٨ ، مدرستين لكل منها أما الحارات الست الباقية وهي ١١ ، ١٩ ، ٢٠ ، ٢١ ، ٢٢ ، ٢٣ فليس بأي منها مدرسة .

هناك احدى عشرة مدرسة متوسطة لكل المستوطنة – وهو عدد ضئيل اذا قورن بعدد السكان ونجد تفاصيلها في جدول رقم ٤ ومدرسة وسطى خاصة للبنين وليس بأمبدة أية مدرسة ثانوية .

جدول رقم (٣) احصائية بعدد المدارس المتوسطة بأمبدة للعام الدراسي ٨٥/٨٤

	عدد الأنهر	عدد الصفوف				احصائية التلاميذ / التلميذات			
		١	٢	٣	المجموع	١	٢	٣	المجموع
١ . أمبدة شمال بنين	٢	٢	٢	٢	٦	١٣٠	١١٢	١١١	٣٥٣
٢ . أمبدة وسط بنين	٣	٣	٢	٢	٧	٢٠٠	١٨٠	١٣٥	٥١٥
٣ . أمبدة جنوب بنين	٢	٣	٢	٢	٧	١٧٢	١٥٥	١٤٢	٤٦٩
٤ . أمبدة الحارة (٦) بنين	٢	٢	-	-	٢	١١١	-	-	١١١
٥ . أمبدة الحارة (١١) بنين	٢	٢	-	-	٢	١١١	-		★١١١
٦ . أمبدة شمال بنات	٢	٢	٢	٣	٧	١١٧	١٢٦	١٦١	★٤٠٤
٧ . أمبدة وسط بنات	٢	٢	٢	١	٥	١٣١	١٢٥	٨٣	٣٣٩
٨ . أمبدة جنوب بنات	٢	٢	٢	٣	٧	١٣٦	١٣٨	١٧٢	٤٤٦
٩ . أمبدة الحارة (٦)	٢	٢	-	-	٢	١٠١	-	-	١٠١
١٠ . أمبدة الحارة (١١)	٢	٢	-	-	٢	١٠٥	-	-	١٠٥
١١ . أمبدة الحارة (١٤)	٢	٢	-	-	٢	٩٨	-	-	٩٨
المجمـــوع	٢٣	٢٤	١٢	١٣	٤٩	١٤١٥	٨٣٦	٨٠٤	٣٠٥٢

★ مدارس فتحت عام ١٩٨٥ م .

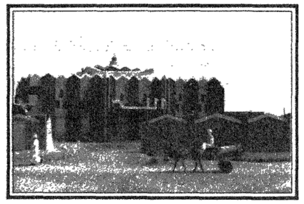
المشاركة الشعبية :

يشارك الجمهور بفاعلية في تطوير المستوطنات . ولا ترتبط مشاركته أساسا بمؤسسات أو منظمات بل ترتبط غالبا ببعض شخصيات قيادية يكون لهم زمام المبادرة وعليهم مهمة التعبئة والاقناع ، فهم الذين يحددون الاحتياجات والأولويات ويتصدون للمطالبة ويسارعون في عرض خدماتهم لمجتمعاتهم ورئاسة الوفود المفاوضة للسلطات . وهذا امتداد طبيعي لأسلوب القيادة التقليدي في القطر . ولا نوحي بهذا أن هؤلاء القادة كانوا على اتفاق في أهدافهم أو أساليبهم أو ان توليهم القيادة كان وليد اجماع عليهم . فالمنافسة قد تنمو قوية بينهم وقد تتعرض دوافعهم أحيانا لنقد سافر من ناخبيهم ولكنهم ، مع ذلك ، يتمتعون بدرجة كافية من الثقة نتيجة تكريسهم الكثير من وقتهم ومجهودهم للعمل لمجتمعهم وبذلهم المال ومشاركتهم في كل النشاطات العامة .

ولا يعني هذا بحال أن المؤسسات والمنظمات غير موجودة فهناك اللجان والمجالس الشعبية ومجالس الاحياء ومجالس المعلمين والآباء ووحدات الشباب والنساء والتعاونيات والجمعيات الخيرية .. ولكن القيادة تكون دائما للشخصيات المذكورة .

والمشاركة الشعبية تعمل على مستوى المشروعات الكبيرة التي تمس المستوطنة كلها وأحيانا المنطقة كلها – كبناء الطرق والمساجد (أنظر الصورة رقم ١٥) والمدارس والمراكز الصحية . أما في بناء المساكن أو توصيل المرافق لها فيعتمد المرء على نفسه أو على أقرب الأقربين . وفي المشروعات الكبيرة هذه تتخذ المشاركة أكثر من شكل فهناك رسوم محددة تحصل من العربات المارة في الطرق الجديدة ومن أصحاب الأعمال داخل الأحياء كالمتاجر والأفران والعيادات ومن الأراضي السكنية . وهناك مبان كاملة يهديها المواطنون ذوو القدرة .. خاصة المدارس والمساجد والمراكز الصحية . (أنظر الصورة رقم ١٦) .

تظهر نتائج المشاركة الشعبية في جبرة في الطريق الرئيسي الذي يربطها بوسط الخرطوم وقد أنجز منه حتى الآن ثلثاه أي نحو خمسة كيلو مترات منه ، وفي المسجد والمدرستين الابتدائيتين ، وتظهر في امبدة عدة طرق مرصوفة وفي المركز الصحي الذي تبرع ببنائه أحد المواطنين (هو ابن امبدة الذي سبقت الاشارة اليه) .



الصورة رقم (١٥) من المساجد التي يتبرع بتشييدها فاعلوا الخير من المواطنين



الصورة رقم (١٦) أحد الأضرحة من نقاط الجذب لبعض المناطق

نتائج البحث – القضايا الأساسية :

استهدف البحث الحالي أمرين ، الأول : توثيق جهود المجتمعات التي تسكن بعض المستوطنات المختارة في العالم الثالث في إقامة وترقية محيطهم السكني ومساعدتهم في تحسين هذا المحيط – ثم ، بدقة أكبر ، تقويم فاعلية المستوطنات الشعبية – سواء منها ما بدأته الحكومة وما بدأه المواطنون بمبادرتهم – تقويم فاعليتها في توفير الحد الأدنى المقبول من المأوى والخدمات بتكلفة في متناول ذوى الدخول المحدودة . والأمر الثاني : من خلال هذه التجربة محاولة تطوير فهم الجهات الحكومية والمتخصصين والمنظمات الدولية لديناميات المستوطنات الشعبية – احتياجات السكان بها والبدائل المختلفة التي يمكن بواسطتها أن تسهم المشاركة الشعبية في مقابلة تلك الاحتياجات . بتحديد أكثر ، التوصل بهذا البحث والندوات التابعة له والمنشورات لتقوية وتطوير العلاقات مع المنظمات الأخرى والمتخصصين والجهات الحكومية في العالم الثالث لخلق علاقات عمل بين الأجهزة العاملة في هذا المجال .

وكما عودتنا هذه الدراسات ، فقد أثارت من تساؤلاتنا أكثر مما أجابت عنه . فبعد أن أوضحت أن الاسكان في مناطق السودان الحضرية يمر بمرحلة دقيقة تكاد تبلغ حد الأزمة ، برزت أهمية رفع نصيب قطاع الاسكان في خطط التنمية القومية من نسبة ٢٪ الحالية إلى الخمسة بالمئة الموصى بها . ولو افترضنا استمرار زيادة نسبة التحضر بالخرطوم بمعدلاتها الحالية وجب التفكير في سبل استيعاب نحو ٧ر٥ مليون نسمة اضافية بحلول عام ٢٠١٠ اذ يبلغ التعداد عندئذ ستة أضعاف التعداد الحالي) . يقود هذا لتقويم فاعلية الحكم المتعدد المراكز الذي تم تطبيقه مؤخرا في الحد من الهجرة نحو المراكز الحضرية – والعاصمة القومية على وجه الخصوص . ولعل مما

يستوجب جهدا خاصا اعادة النظر في تصنيف المناطق السكنية إلى درجات أولى وثانية وهكذا وما يتبع ذلك من تباين الخدمات بها ... والنظرة لها . وما دامت أغلبية السكان الساحقة تعيش في مناطق الدرجتين الثالثة والرابعة فهذا يستوجب أيضا استنباط السبل إلى تطوير سوق الاسكان الرسمية لتشملهم وتعديل بعض الجوانب لتحقيق هذا التطور . كالكثافة السكانية المنشودة ومساحة القطع والمساحة المبنية المسموح بها ومعايير التصميم والانشاء وقوانين المباني ونحو ذلك . ثم ان وجود خُمْسَي مواطني الحضر في المراحل الانتقالية في انتظار الاعتراف الرسمي وما يتبعه يلزمنا أن نتناول بالتحليل والتقويم سياسات الاخلاء والهدم التي تلجأ اليها يائسة حكومتنا بعد دمغ المنطقة بأنها « عشوائية » . وحتى بعد استيعاب هؤلاء – أو جزء منهم – في خطط الاسكان الرسمية فان هذه المجتمعات يتوجب عليها الاعتماد على مجهودها الشعبي في تطوير محيطهم السكني وهنا تبرز أهمية تعاون السلطات والباحثين والمهنيين والأجهزة المختلفة العاملة في قطاع الاسكان لتقديم الحلول الشاملة .

إلى أي مدى نجحت مستوطنتنا جبرة وامبدة في تأمين المأوى للسكان بتكلفة في متناول اليد ؟ أحرزت جبرة تقدما ملحوظا في هذا الشأن . وفرت المأوى (أي الدور) وامنت شر المناطق العشوائية وسارت شوطا في بناء الطرق إلا أن باقي المرافق والخدمات ما زال ضعيفا أو معدوما . (بدأت الآن بمبادرة من مواطن تجربة جمع القمامة من المنازل مقابل مبلغ زهيد وصدر تقنين يمنع القاءها في الساحات العامة – والتجربة لم تزل في أولى مراحلها ولم يئن الأوان لتقويمها) . وما زال اعتماد جبرة الأكبر على مدينة « الصحافة » المجاورة .

اختلفت مشكلات امبدة عن جبرة من حيث الحجم والنوعية ، وزاد من حدتها خضم السكن غير المشروع بها . في امبدة نجد أيضا ثمارا واضحة للجهد الشعبي . وقد وصلت حال المأوى في الحارات العشر المخططة إلى درجة مقبولة من التنظيم بالمعايير السائدة وان كان نقصان الخدمات والمرافق ما زال هو العقبة الكبرى . أما في حارات السكن العشوائي فالحال سيئة بأي معايير وفي ظننا أنه لم ترتفع حصة أمبدة من الخدمات ومن ميزانية أمدرمان بنسبة حصتها من السكان فليس لنا أن نطمع في تقدم يذكر في أحوال المستوطنة .

المرحلة القادمة للبحث :

وما أثرنا من نقاط هنا انما يمثل الجزء الأول من دراستنا . أما جزؤها الثاني والذي نأمل أن نشرع فيه في منتصف عام ١٩٨٥ م فيهدف إلى العمل عن قرب مع مجتمعي المستوطنتين ومساعدتهم بشتى الصور . ورغم ان مقابلاتنا العديدة مع المواطنين قد أثبتت أنهم – وبخاصة قادتهم وشيوخهم – يتمتعون بقدر عال من الوعي لقضاياهم ولا تنقصهم الشجاعة ولا الفصاحة في عرض تلك القضايا ، الا أننا بفضل نظرتنا الأشمل لهذه القضايا على عدة مستويات ، عملية ونظرية ، وبفضل المامنا بما تسفر عنه دراسات المجموعات الموازية الأخرى بافريقيا جنوب الصحراء وآسيا وأمريكا اللاتينية ، مقتنعون بأن هناك ما نستطيع أن نساهم به لهم . فعلى المستوى القومي سنجهد في تغيير النظرة الرسمية للمستوطنات التلقائية وفي تنوير وجهة نظر السلطات نحو دور هذه المستوطنات في التنمية . نستطيع أيضا أن نعمل مع قادتهم في تحديد الأولويات للنهوض بالمستوطنة . كما يمكننا كباحثين توصيل نتائج كثير من البحوث من داخل القطر وخارجه ومحاولة اخراج هذه النتائج إلى حيز التنفيذ سواء كان ذلك في مجال التصميم المعماري كتصميم مدارس نموذجية أو مراكز صحية أو تصميم الساحات الخارجية ، أو كان ذلك في مجال التشييد وتطوير مواد البناء وطرق البناء المحلية ، أو كان ذلك في مجال المرافق والخدمات كتجربة نظم جديدة للصرف الصحي . ومن مهماتنا في المرحلة القادمة أيضا تقويم التجارب القائمة لاسكان ذوي الدخول المحدودة واستخلاص أسس للتصميمات المقبلة ، وتعديل معايير الاسكان المطلوبة .

وقد يبدو هذا مفرطا في الطموح إلا أن مقابلاتنا المتعددة المطولة مع السكان وبالروح الجادة المتفائلة التي ظلت تحيط بنا دوما هي ما يطمئننا للثمرة المرجوة من سعينا المشترك .



البحث الثاني
والعشرون

الآثار الاجتماعية للهجرة على المدينة العربية
دراسة للمتغيرات السوسيوديموقرافية في العاصمة السودانية

دكتور / حسن اسماعيل عبيد

يتفق علماء الاجتماع وعلماء الديموقرافيا (علم السكان) على أن المجتمعات المعاصرة لم تشهد في تاريخها الاجتماعي الطويل حركة تنقل وهجرات كالتي تشهدها في النصف الأخير من القرن العشرين وهذا القول لا يعني أن المجتمعات البشرية لم تعرف الهجرات عبر هذا التاريخ ، ولكن يعني أنها لم تعرف هجرات بهذا القدر من التنوع مماجعل الهجرة أكثر من كونها ظاهرة اجتماعية ترتبط بحركة السكان وتنقلاتهم من مكان إلى آخر جعلها معضلة من معضلات الحياة العصرية لفتت نظر الدارسين والخبراء في تخطيط المدن والاسكان وعلماء الاجتماع المشتغلين في أجهزة تنمية المجتمع .

إن المتتبع للأبحاث والدراسات السكانية يعرف كيف أن النمو السكاني أخذ يضطرد في مجتمعات الدول النامية بشكل لم يسبق له مثيل ، كما أن زيادة معدلات هذا النمو أخذت منذ طلائع القرن الحالي تتزامن مع ظاهرة النمو العمراني والحضاري في هذه المجتمعات ، ويلاحظ ان هذا النمو لم يتم بشكل منتظم كما لم يحدث على نحو تدريجي ، وقد ترتب على ذلك تعزز التوصل إلى مقياس لمجموعة العوامل التي تحكم هذه الزيادة ، مع ذلك فقد استطاع بعض العلماء التوصل إلى قوانين عامة تفسر عوامل زيادة السكان . الا أن كل الدلائل تشير إلى صعوبة التوصل إلى قوانين علمية دقيقة فكل ما أمكن التوصل اليه ضمن الجهود العلمية في هذا المجال هو معرفة بعض الدلالات والاتجاهات العامة للعوامل المؤثرة والمسببة لزيادة عدد السكان . واذا كانت الهجرة هي من أهم هذه العوامل فهنالك زيادة معدل الخصوبة وارتفاع المستوى الاقتصادي والاستغلال الامثل للبيئة .. الخ .

الهجرة وديناميات التغير الاجتماعـي :

وقبل أن نتناول موضوع الهجرة وآثارها الاجتماعية على العاصمة السودانية وهو موضوع هذه الدراسة ربما يكون مهما تبيان أثر زيادة النمو السكاني على ظاهرة الهجرة .

لعل من المسلم به ان عمليات نمو السكان تعد من الموضوعات التي تتصدر قائمة جداول أعمال المؤتمرات الاقليمية والدولية وقاعات الدراسة المتعلقة بالمشكلات السكانية ويكاد يكون هناك اجماع على أن تدخل مؤثرات خارجية في حدوث هذه الظاهرة يعتبر من العوامل الهامة التي لم تساعد العلماء على التوصل للقوانين التي تؤدي إلى ظاهرة النمو السكاني ، فالعوامل الخارجية في احايين كثيرة تحول دون سيطرة الانسان على الظاهرة المدروسة ونقصد بالعوامل الخارجية الحروب ، والهجرات القسرية ، والقتل والابادة الجماعية ، وهنالك انتشار الأوبئة والكوارث الطبيعية من العوامل التي يتعذر التنبؤ بها قبل حدوثها .

لا شك أن الزيادة السكانية في معظم المجتمعات الانسانية والتي عادة ما تتسبب في احداث تغيرات سكانية في مورفولوجية المجتمع ، تتأثر بالزيادة في عدد المواليد بالنسبة للوفيات خصوصا في المجتمعات التي تنعم بالرخاء الاقتصادي والتقدم الاجتماعي ، كذلك تلعب الهجرة الخارجية كما سترد الاشارة دورا هاما في احداث هذه الزيادة السكانية . ليس هذا فحسب بل للهجرة آثارها على حركة مسار التغير الاجتماعي في المجتمع .

أعود للقول ان المتغيرات الخارجية تتحكم فيها عوامل وظروف متباينة هي التي قد تزيد معدل الوفيات عن نسبة عدد المواليد في المجتمعات الريفية ، كذلك تلعب التغذية والوعي الصحي دورا هاما في التقليل من نسبة وفيات الأطفال . وقد يرى بعض الباحثين أن المركز الاجتماعي للأفراد في أي مجتمع يؤثر على الخصوبة ، وبناء عليه فقد أصبح من الثابت أن عدد السكان في المجتمع .. أي مجتمع في تغير دائم ومستمر سواء كان زيادة أو نقصانا وعليه فان التغير السكاني في حد ذاته أصبح من الموضوعات الهامة في مجال الدراسات السكانية نظرا لتأثيره في تحديد وتحجيم المشكلات السكانية ولعله من المعروف أن الهجرة تعتبر من أهم افرازات هذا التغير .

التحرك الجغرافي للسـكان : —

يستخدم لفيف من علماء الاجتماع مصطلح الهجرة للدلالة على التحركات الجغرافية التي يقوم بها الأفراد أو الأقوام في أي مجتمع وقد يشير نفس المفهوم إلى حالة تغير موقع اقامة الفرد من موقع إلى موقع جغرافي آخر . وقد جاء في تعريف ادارة الشئون الاقتصادية

بالامم المتحدة[1]. ان الهجرة تعد شكلا من أشكال انتقال السكان من أرض تدعى المكان الأصلي أو مكان المغادرة إلى منطقة أخرى يطلق عليها منطقة الوصول أو الجهة المقصودة **Destination** ويترتب على ذلك تبدل في مكان الاقامة . ويفرق بعض الباحثين في مفهوم الهجرة **Migration** بمعنى التغيير الدائم لمكان الاقامة ثم يفرقون بين المهاجر الوافد **Immigrant** والمهاجر النازح **Emigrant**. أما المهاجر الذي يتنقل في المجال الجغرافي لبلاده الأصلية فيطلق عليه المهاجر النزيل **In-migrant** .

إن مفهوم الهجرة وفق هذه المعاني يمكن أن يضيق فيعني مجرد الانتقال من مكان أو بقعة جغرافية إلى بقعة أخرى إلا أنه يمكن أن يتسع ليدل ليس فقط على تغيير المكان بل الأوضاع الاجتماعية والثقافية للمهاجر بما فيها الغربة السيكولوجية وهجرة الأدمغة والاغتراب النفسي . كذلك يمكن تعريف الهجرة بأنها حالة انتقال الانسان من موطنه أو بيئته المحلية إلى وطن آخر سعيا وراء كسب العيش[2].

وقد جاء تعريف للهجرة أورده جونار **Gonnard** بأنها (ترك بلد والارتحال إلى غيره سواء منذ الميلاد أو من مدة طويلة بقصد الاقامة الدائمة أو المؤقتة بسبب تحسين الاوضاع الاقتصادية[3].

يلاحظ مما تقدم أن هجرات السكان في المجتمعات الانسانية عموما كانت تتجه صوب المناطق التي تتوفر فيها امكانيات وموارد طبيعية تسهل على الانسان سبل كسب العيش ، وقد أمكن ملاحظة ان عدد السكان يقل دوما في المناطق الجبلية والأراضي الصحراوية القاحلة ، بينما يزداد عددهم في الأودية الخصبة والمناطق الساحلية والبيئات ذات المطر الغزير حيث تصلح الأراضي للزراعة وكما هو معلوم فان بقايا الحضارات القديمة وجدت في مثل هذه المناطق فظهور الحضارات ارتبط بالمناخ المعتدل والأراضي الخصبة وتوفر المياه ، كذلك تدل الشواهد التاريخية أن أشكالا عديدة من الهجرات كانت تتم بدافع البحث عن حياة معيشية أفضل .. الا أنه بالاضافة للعامل الاقتصادي قد تحدث الهجرة بفعل عوامل وأسباب دينية أو سياسية أو اجتماعية ... الخ ، وأصدق مثال للهجرة الاقتصادية تلك التي اتجهت صوب دول الخليج كما برزت الهجرة القسرية كنمط دفع الملايين من أبناء القارة الافريقية في دول الساحل ومناطق شرق وغرب افريقية بحثا عن بلاد مجاورة تتوفر فيها ظروف معيشية أفضل وذلك هروبا من مضاعفات آثار الجفاف والتصحر . كذلك عرف الوطن العربي انماطا من الهجرة حدثت بفعل عوامل ناجمة عن الصراعات القبلية والاختلافات العقائدية والفكرية ، كما نجد أن الحروب الأهلية (لبنان) لعبت دورا في زيادة معدلات الهجرة أما هجرة الشركس والأرمن والشيشان إلى كل من الأردن وسوريا فقد حدثت بسبب الاضطهاد الديني والعرقي الذي تعرضت له هذه الجماعات في ديارها الأصلية ... نفس الشيء يمكن أن يقال بالنسبة إلى بقايا المماليك الذين هاجروا قسرا إلى مناطق مصر الجنوبية وشمال السودان بعد حادثة مذبحة القلعة المشهورة والأمثلة في شمال افريقيا عديدة خصوصا في تونس والجزائر ، أما أكبر دليل على الهجرة السياسية في الوطن العربي ، هجرة الشعب الفلسطيني بسبب المخطط الصهيوني الذي استخدم الطرد والتشريد والحرب لتمزيق وحدة الفلسطينيين .

ورغم اختلاف الاسباب والدوافع التي تؤدي إلى الهجرة وتعدد أنماطها نجد أن للظاهرة شكلين أو نمطين .. هجرة داخلية وهجرة خارجية ويجمع الباحثون ان التحرك الجغرافي للسكان في جميع المجتمعات لا يحدث الا بفعل عمليتين أساسيتين هما الجذب والطرد **Pull & Push** بدليل أن هنالك مناطق بيئية تجذب اليها العنصر البشري نظرا لما يتوفر فيها من سبل العيش أو اعتدال المناخ أو كليهما ، بينما توجد في جميع أنحاء مناطق المعمورة مناطق أخرى تطرد سكانها إلى خارجها بسبب صعوبة المعيشة فيها أو لأي أسباب أخرى .

والمتتبع للتطورات والتغيرات الاقتصادية في اقتصاديات الدول يدرك كيف تحولت منطقة الخليج من مناطق طرد إلى مناطق جذب بعد اكتشاف حقول النفط والتي أدت إلى تدفق ثروات مهولة بسبب تضاعف عائداته في مطلع الثمانينات . لقد أدى النمو السريع في معدلات التنمية في البلدان الخليجية إلى هجرة الملايين من سكان ينتمون إلى جنسيات مختلفة تمثل القارات الخمس وبشكل لم يعرف في التاريخ الانساني وربما لا يتكرر . وقد أفرزت الهجرة الخليجية تغيرات اقتصادية واجتماعية وثقافية بالنسبة لسكان هذه الدول وللمهاجرين سواء بسواء ، فضلا عن ذلك تدل الاحصاءات ان نسبة المهاجرين إلى بعض مجتمعات دول الخليج فاقت نسبة السكان الأصليين .

هذه المداخلة تبدو هامة وضرورية لاعطاء القارىء لمحة عن المؤثرات المختلفة التي أظهرت الهجرة كظاهرة اجتماعية إلى حيز الوجود مما دفع بالباحثين إلى تقصي الحقائق وجمع البيانات حولها في محاولة للتوصل للقوانين العامة التي تحدث بسببها الهجرة .

القوانين المفسرة لظاهرة الهجرة : -

بالرغم من أن جهود الباحثين المشتغلين في ميادين الدراسات الاجتماعية ترمي دوما إلى اكتشاف القوانين العامة التي تخضع لها الظواهر والمشكلات موضع الدراسة إلا أن جهود كل من علماء الاجتماع والديموقرافيا والاسكان وتخطيط المدن لم توصلهم إلى قوانين محددة توضح اتجاهات الهجرة أو امكانية التنبؤ بها أو ضبط المتغيرات المرتبطة بها .

وقد أشار إلى ذلك لفيف من الباحثين المحدثين منهم فار **W. Farr** الذي أبان في دراسة كان قد اجراها عام ١٨٧٦ م . ان الهجرة

---

(١) الامم المتحدة ، المجلس الاقتصادي الاجتماعي ، المعجم الديموقرافي ، ترجمة عبد المنعم الشافعي وعبد الكريم اليافي ، دار الكتاب العربي للطباعة والنشر ، القاهرة ١٩٦٧ ص . ٨٩/٩٢

عبد المنعم عبد الحي : علم السكان (الاسس النظرية والأبعاد الاجتماعية ، المكتب الجامعي الحديث ، الاسكندرية ١٩٨٥/٨٤ ص ١٣٨.

زوزو عبد الحميد : دور المهاجرين الجزائريين بفرنسا في الحركة الوطنية ، الشركة العربية للنشر والتوزيع – الجزائر .

(٢) عبد المنعم عبد الحي : علم السكان (الأسس النظرية والأبعاد الاجتماعية ، المكتب الجامعي الحديث الاسكندرية ١٩٨٥/٨٤ ص ١٣٨

(٣) زوزو عبد الحميد : دور المهاجرين الجزائريين بفرنسا في الحركة الوطنية ، الشركة العربية للنشر والتوزيع – الجزائر .

لا تحكمها أي قوانين[٤] وفي فترة لاحقة توصل (رافن شتاين) بعد دراسات مقارنة حول الهجرة شملت حوالي ٢٠ دولة في عام ١٨٨٩ م إلى سبعة قوانين لظاهرة الهجرة تعبر عن حجم الظاهرة وانماطها ودوافعها[٥].

ويمكن اجمال قوانين رافن شتاين مع نظرية جاء بها لي Lee عام ١٩٦٦ م أطلق عليها نظرية الهجرة استقى فكرتها من القوانين التي وضعها رافن شتاين لكنه أعاد صياغتها على النحو التالي : –

أولا : ان سريان تيار الهجرة في اتجاه ما يفضي إلى ظهور تيار مناوىء له في الاتجاه المغاير بمعنى أن الطرد يتعادل في الطرف الآخر مع الجذب .

ثانيا : تزداد الهجرة كلما توفرت الحوافز التي تدفع السكان لتحسين ظروفهم المعيشية وصولا إلى مستقبل أفضل .

ثالثا : يختلف حجم الهجرة داخل اقليم معين وفق درجة التنوع البيئي في المناطق المختلفة التي يشتمل عليها هذا الاقليم .

رابعا : تؤثر الأوضاع الاقتصادية في سرعة معدل الحركة الجغرافية للسكان .. فالهجرة تزداد بفعل الرخاء الاقتصادي وتقل بسبب الكساد والتضخم الاقتصادي .

أما أسباب الهجرة فهي ترتبط بالقوانين التي ورد ذكرها .. فالفرد يتخذ قراره فيما يتعلق بالهجرة استنادا إلى عدة عوامل جزء منها يتعلق بالظروف الموضوعية في موطن الاقامة بينما الجزء الآخر يرتبط بظروف التواجد في المنطقة التي يهاجر إليها . وفي جميع الحالات تشير الدراسات المعاصرة في ظاهرة الهجرة ان الانسان لا يقدم على مغادرة البيئة أو المكان الذي يعيش فيه إلا بسبب ضغوط اجتماعية أو اقتصادية أو سياسية أو دينية ملحة للغاية . فالانسان عادة يبذل كل جهد من أجل التكيف والتوافق مع معطيات البيئة التي يعيش فيها إلا اذا أدرك أن متاعب تترتب على هجراته تتضاءل أمامها المتاعب الناجمة عن بقائه[٦]. وتشير البحوث عن عوامل الطرد إن الدافع الاقتصادي هو العامل الأساسي المسبب للهجرة بالرغم من أهمية العوامل الأخرى .

علاقة الهجرة بظاهرة النمو الحضري : –

اذا كان القرن العشرين في نظر الكثير من العلماء هو عصر التحديث . Modernization فانه بالامكان اعتباره عصر التحضر Urbanization عليه تعمل هذه الورقة على معالجة ظاهرة الهجرة في سياق عملية التحديث والتحضر في المجتمعات العربية . ورغم أنه ليس من هدف هذه الورقة الاهتمام بحالات خاصة نظرا لاتساع ميادين التحضر وشمولية الحياة الحضرية فضلا عن افتقار الباحث لمعرفة التاريخ الحضري لكل المدن العربية ، الا أن قدرا من التركيز سيوجه لمعالجة أثر الهجرة الريفية على الخرطوم العاصمة السودانية كمثال للمدينة العربية .

إنه من المعروف ان الهجرة البشرية في بداية الثورة الصناعية كانت تعني انتقال أفراد أو جماعات من مناطق ذات عائد منخفض إلى مناطق ذات دخل مرتفع ولكن في البلدان النامية تحدث الهجرة غالبا من مجتمع زراعي ذى دخل منخفض إلى مجتمع حضري ذى دخل محدود ، وهذا يعني نقل كثير من ظروف الفقر والجهل والمرض وانخفاض مستوى المعيشة للمدن[٧] وترييف المدن . ويلاحظ أن هذا التغير في أنماط الحياة الرعوية أو الزراعية أدى إلى خلق أنماط حضرية غير مألوفة كما استحدث العديد من المشكلات الاجتماعية والاقتصادية وقد أدى هذا الوضع إلى خلق تحديات علمية وعملية بالنسبة لعلماء الاجتماع الحضري والمشتغلين بسياسات تخطيط المدن ، كما أن ظاهرة التحضر في المجتمعات العربية لحداثتها قد خلقت أوضاعا جديدة وفرضت مداخل متعددة لدراسة المدينة العربية .

والقول ان ظاهرة التحضر في المجتمعات العربية تعتبر حديثة جدا نسبيا لا يعني أن المجتمعات العربية لم تعرف التحضر كأسلوب في الحياة عبر تاريخها الطويل ، فالواقع يؤكد أن كثيرا من المدن العربية كانت تزخر بمعدلات عالية من النمو الحضري في الوقت الذي كان فيه سكان أوروبا يرتحلون كقبائل رحل الا أن خضوع هذه المجتمعات للسيطرة الاستعمارية وتزايد معدلات هجرة القبائل العربية إلى بلدان أخرى أوقف النمو الحضري في معظم هذه المدن كالقسطنطينية والاسكندرية وقرطاجة وبغداد ودمشق ، وفي فجر العصور الوسطى لم يكن يوجد في أوروبا الوسطى أكثر من ست مدن كبرى في وقت بلغ فيه عدد السكان مائة ألف تقريبا ولم يزد عدد هذه المدن خلال القرن بينما زاد معدل سكانها بنحو ٤٠ ٪[٨].. أي أن عدد السكان في أوربا الغربية بقى حتى القرن الثامن عشر دون تغيير يذكر ولكن خلال القرن التالي زاد عدد سكان أوروبا بمعدل ٥٠ ٪ كما زادت نسبة التحضر وارتفع عدد المدن الأوروبية فزاد على العشرين مدينة وهكذا أوضحت الدلالات الاحصائية وجود علاقة سببية بين ظاهرة التحضر ونمو المدن ، وهنا تجدر الاشارة إلى أن التصنيع الذي أعقب الثورة الصناعية في القرن الثامن عشر أحدث تغيرات جوهرية أو أدى إلى زيادة مهولة في عدد المدن من حيث الحجم وعدد السكان .

ولاتميل هذه الورقة رغم أهمية التصنيع إلى اعتباره العامل الأساسي المسبب للهجرة والمؤثر في سير عملية التحضر . كما أن المثال الأوروبي لا يصدق في أغلب الاحايين على واقع المدن العربية وظاهرة النمو الحضري بها ، ونحن أوردناه فقط كمثال .

وضمن تناول هذه الورقة للاثار الاجتماعية للهجرة وأخذ العاصمة السودانية كنموذج تجدر الاشارة إلى أن الدراسة ستهتم بأثر الهجرة الريفية الحضرية دون غيرها .. فمن المعلوم أن للهجرة أنواعا تختلف باختلاف أسبابها كالهجرة الموسمية (الفصلية) الهجرة الطوعية ، والهجرة القسرية ، هنالك هجرات فردية وهجرات جماعية .. الخ .. ويجيء الاهتمام بالهجرة الريفية لأنها في اعتقادنا أكثر شيوعا في

---

(٤) W. Farr Birth Places of the people and the laws of migration. Geogr. Mag 1876.

(٥) E. Revenstein, The Laws of Migration, J. Roy, Soc. 48, 1885.

(٦) E. Lee, A Therory of Migration, Demog, 3, 1966.

(٧) صمويل باسليوس ، الاجتماع الحضري ، دار المعارف بمصر ، ١٩٧٤ م . ص . ٢١١

(٨) فنست كوسنيللو : التحضر في الشرق الأوسط وترجمة غريب سيد أحمد وعبد الهادي والي دار المعرفة الجامعية الطبعة الأولى (١٩٨١) م . ص ٣١ .

السودان ونظرا للمشكلات المترتبة عليها ، ثم انها تمثل محور اهتمام المشتغلين بالدراسات الحضرية . مع ذلك فالسودان يعاني معضلات حقيقية سببها الهجرة الناجمة عن الحرب الاثيوبية والاريترية ومشكلات الجفاف والتصحر في الدول الافريقية المجاورة .

فالهجرة المتدفقة صوب العاصمة السودانية وبعض مدن السودان الأخرى أخذت تطرح نفسها كمشكلة سوسيو ديموقرافية في المجتمع السوداني ذات أبعاد اقتصادية وسياسية لا يمكن التقليل من شأنها .

الهجرة الوافدة إلى السودان : -

بالرغم من أن الهجرة الخارجية تتميز بخصائص تختلف عن سمات ومقومات الهجرة الداخلية بسبب أن الهجرة الخارجية تؤدي إلى تغيرات بنائية في التكوينات السكانية بينما الهجرة الداخلية كما هو معروف لا تغير في التكوين السكاني للمجتمع لكنها تخلق تغيرات هيكلية في التوزيع السكاني في اطار المجتمع . ويحفل تاريخ كل المجتمعات الانسانية بأشكال من الهجرات الخارجية والتي غالبا ما تحدث بفعل الحروب أو الغزو الاستعماري كما سبق أن أوضحنا ، فالهجرة الخارجية عملية دينامية تخضع لمؤشرات وعوامل معينة نظرا لأنها - والقول هنا ينطبق على المجتمع السوداني - تتسبب في زيادة حجم المدن مثال (اللاجئين) كما تحدث تأثيرات على التركيبات السكانية ولو بشكل ضئيل مثال مدينة كسلا ، والقضارف ولكننا سنبدأ بالمهاجرين قبل الاشارة إلى اللاجئين .

لقد بدأ السودان يعرف طلائع الهجرة الوافدة منذ طلائع القرن الحالي من أفراد ومجموعات تأتي من دول أفريقية مجاورة خصوصا من غرب أفريقيا وأواسطها ، وقد لعب النظام الاستعماري البريطاني دورا أساسيا في تحريك هذه الجماعات واستجلابها بوصفها أيدي عاملة رخيصة بغرض استغلالها بالعمل في مشروع الجزيرة[٩] والذي خططته بريطانيا وقامت بتنفيذه لمد مصانعها بخام القطن في بداية هذا القرن . أي أن الهجرة الوافدة للسودان لم تتم أساسا الا بدوافع استعمارية ذات بعد اقتصادي احتكاري لتأمين مصالح انجلترا في السودان كمستعمرة خاضعة للادارة البريطانية . ولكن على مدى السنوات اللاحقة نجد أن الهجرة أحدثت تشويها عميقا في البنية الاجتماعية والاقتصادية والسياسية في المجتمع السوداني ذلك لأنها تحولت من مجرد هجرة خارجية إلى ظاهرة استيطانية كاملة ، فالطريق البري الذي سلكه المهاجرون من تلك الدول الافريقية وأنماط الحياة الهامشية التي مارسوها طيلة فترة تواجدهم في مناطق الانتاج الزراعي ، فضلا عن أن تمركزهم الجغرافي في مناطق خاصة بهم يوضح بجلاء مدى الأثر الذي أحدثته هذه الهجرات الخارجية ديمقرافيا واجتماعيا واقتصاديا على المجتمع السوداني[١٠] .

لقد سجلت معدلات الهجرة الوافدة إلى السودان ارتفاعا ملحوظا خلال طلائع القرن الحالي ثم استمرت في التوازن حتى بعد الحرب العالمية الثانية بعدها بدأت في الانخفاض بفعل انحسار المد الاستعماري والسياسات الوطنية التي تبنتها الدولة عقب استقلال السودان عام ١٩٥٦ م . الا أن الوقائع تؤكد أن معدلات الهجرة الوافدة والتي كانت تتم بفعل عوامل استعمارية ، عادت للظهور في شكل تدفق جماعات من اللاجئين ليس من نيجيريا هذه المرة بل من تشاد وارتيريا ويوغندا وهذا النمط يمثل شكلا مستحدثا من أشكال الهجرة (القسرية) والتي أجبر بسببها فرد أو جماعة على ترك موطنهم الأصلي بسبب ظروف قاهرة بيئية ، سياسية ، دينية .... أو بسبب الحروب الأهلية الطاحنة التي دارت رحاها في تلك الدول أو بفعل الجفاف الذي ضرب معظم البلدان الافريقية المجاورة للسودان .

وتشير بعض الأبحاث والدراسات أن حوالي ١٢٪ من سكان السودان يتكونون من فئات مهاجرة وافدة من غرب ووسط وشرق افريقيا[١١] .

نخلص مما تقدم أن الهجرة الوافدة إلى السودان تميزت بكونها هجرة متكاملة قوامها عناصر بشرية شابة تتكون من مجموعة من الأسر وأنها بشقيها الهجرة الاستيطانية أو الهجرة القسرية (حالة اللاجئين أحدثت تبدلات في المجتمع كما سببت اشكاليات ما زال البحث جاريا لايجاد حلول لمعادلاتها الصعبة ، أما عن آثارها الاجتماعية فسيتم التعرض لها في نهاية فصول هذه الدراسة .

انعكاسات الهجرة الريفية على مدينة الخرطوم : -

سبقت الاشارة إلى تباين وتعدد أشكال الهجرات التي عرفها المجتمع السوداني وقبل التعرض للعاصمة السودانية (الخرطوم) كمثال للمدينة العربية ، تجدر الاشارة إلى أن ظاهرة الهجرة من الريف صوب المدن أدت إلى ارتفاع نسبة سكان المناطق الحضرية بالنسبة للمناطق الريفية في السودان .

ويلاحظ أن معدلات الهجرة الريفية صوب المدن العربية تكاد تكون متماثلة في حجمها ومعدلاتها ودوافعها ونتائجها ، كما أن النمو الحضاري المتسارع الذي أصاب المدن العربية ساهمت الهجرة في احداثه فضلا عن كونها عاملا هاما في الزيادة الطبيعية للسكان ، وهنا تجدر الاشارة إلى أن لفيفا من علماء السكان يعتبرون الزيادة التي تطرأ على السكان في المدن عنها بالنسبة لسكان المناطق الريفية (مقياسا) لدرجة التحضر بالرغم من أن مجرد الزيادة وحدها لا يمكن الاستدلال بها على درجة التحضر . فالتحضر في رأينا لا يقاس اعتمادا على الدلائل أو البيانات الاحصائية ، لأنه فوق كل اعتبار اسلوب وطريقة للحياة على حد تعريف ورث[١٢] وانه نمط حياتي يميز المدينة عن الريف بمجموعة من الخصائص والمقومات .

---

(٩) الجزيرة : أرض تقع بين النيلين الأبيض والأزرق ويوجد بها أكبر مشروع لزراعة القطن في افريقيا والعالم العربي .

(١٠) راجع وثائق المؤتمر الأول للسكان الذي انعقد بالخرطوم في الفترة من ١١ - ١٩٧٤/٧/١٤ م .

(١١) المصدر السابق .

(١٢) L. Wirth, Urbanism as a way of life), America Journal of sociology N.Y, 1964, P. 1-24.

تعالج هذه الورقة ظاهرة الهجرة في (الخرطوم الكبرى) ويقصد بها المدن الثلاث وهي الخرطوم وأمدرمان والخرطوم بحري ، وتقع العاصمة المثلثة وهذا هو الاسم الذي يطلق على العاصمة السودانية بين خطي عرض ١٦/١٥ شمالا وخطي الطول ٣٢/٣١ شرقا وتحتل موقعا متميزا عند ملتقى النيل الأبيض بالنيل الأزرق جعلها تنفرد بموقع نادر بالنسبة لعديد من عواصم العالم . وليس من هدف هذه الدراسة التعرض لتاريخ الخرطوم ومراحل التطور الذي مرت به ، لكن قد يتعين الاشارة إلى العوامل التي أدت إلى حالة النمو الحضري بها وأثر الهجرة على ذلك .

تشير بعض الكتابات ان تاريخ الخرطوم يعود إلى نحو خمسة آلاف عام كما تدل على ذلك بعض المخلفات الأثرية ، إلا أن تاريخ الخرطوم كعاصمة ادارية للسودان يعود إلى عام ١٨٢١ م . وقد بلغ عدد سكانها حتى عام ١٨٤٥ م . نحو ٦١ر٠٠٠ نسمة ويشاع أن عدد سكانها انخفض إلى حوالي ٢٠ر٠٠٠ نسمة في الخمسة والعشرين سنة التي تلت ذلك بسبب انتشار مرض الكوليرا (راجع الجدول رقم (١)) .

جدول رقم (١)

عدد سكان الخرطوم من عام ١٩١٥ حتى عام ١٩٦٥ م

السنة	الخرطوم	الخرطوم بحرى	امدرمان	العاصمة المثلثة
١٩١٥	–	–	–	٧٧ر٠٠٠
١٩٢٨	–	–	–	١٢٣ر٠٠٠
١٩٣٨	–	–	–	١٧٦ر٠٠٠
١٩٤٨	–	–	–	٢١٠ر٠٠٠
١٩٥٦	٩٣ر١٠٣	٣٩ر٠٨٢	١١٣ر٥٥١	٢٤٥ر٧٣٦
١٩٦٥	١٧٣ر٥٠٠	٨٠ر٠٠١	١٨٥ر٣٨٠	٤٣٨ر٨٨١

ويلاحظ أن السلطات البريطانية قامت ابان فترة الاحتلال البريطاني إلي تقسيم العاصمة إلى الخرطوم لتكون العاصمة الادارية ومقر الحاكم العام وكل دواوين الحكومة ، وأمدرمان باعتبارها مدينة وطنية أسسها الامام محمد أحمد المهدي وجعلها مقرا له ، أما الخرطوم بحرى فأصبحت مدينة للصناعات وسكن الاقليات النازحة . ويبدو أن وظيفة كل من هذه المدن الثلاث أثرت بشكل أو آخر على درجة النمو السكاني والخصائص الحضرية والتكوينات المورفولوجية في كل مدينة على حدة .

ولم يتغير البناء والخصائص المعمارية للخرطوم القديمة حتى البدايات الأولى للحرب العالمية فقد كان وسطها يضم مكاتب الدولة ودواوينها الرسمية ذات الطابقين وتحيط بالوسط مناطق يسكنها كبار الموظفين والتجار الاجانب على النحو الذي عبرت عنه خارطة الخرطوم الأولى التي كان قد صممها المهندس (ماكلين) ، وتشير الوقائع أن السكان الأصليين كانوا يقيمون بمحاذاة شواطىء النيل لكنهم أبعدوا لأطراف المدينة لأسباب سياسية لتقام بدلا عن مساكنهم مؤسسات الدولة وسكن موظفيها من البريطانيين والأتراك .

ويلاحظ أن موقع الخرطوم الكبرى لعب دورا هاما في تحديد حجم الهجرة الريفية اليها مستقبلا فضلا عن ذلك نجد أن ظاهرة النمو العمراني للمدن الثلاث والتي أخذت كل منها تتميز بطابع يختلف عن الأخرى إلا أن هنالك ملاحظة وهي أن أي مدينة أخذت مع التوسع العمراني تضم في أطرافها مراكز ريفية لتمد العاصمة باحتياجاتها الضرورية من المواد الغذائية والخضر والفاكهة .

تحتل الخرطوم مركزا متوسطا بالنسبة للسودان وتربطها بالمدن الرئيسية الأخرى . مدنى ، عطبرة ، الأبيض ، بورتسودان شبكة للمواصلات وهذه الخصائص أخذت تكتسبها الخرطوم خلال ١٦٦ عاما تمثل تاريخها الحديث كعاصمة ادارية وسياسية للسودان .

سبق أن أوضحنا أن النمو السكاني في العاصمة السودانية لم يتبدل كثيرا على نحو تجدر الاشارة اليه الا بعد السنوات التي أعقبت استقلال السودان (١٩٥٦) وذلك بعد دخول البلاد مرحلة الصناعة والتي تمركزت بشكل أساسي في مدينة الخرطوم بحرى الأمر الذي فتح باب الهجرة الريفية الحضرية على مصراعيه نحو العاصمة ومع مرور السنوات أصبحت الخرطوم بمدنها الثلاث تمثل منطقة الجذب الكبرى بالنسبة لسكان الأقاليم بعدها أخذ عدد سكانها في الزيادة حتى بلغ ١٩٧٣ م . حوالي ٥٣٧ر٠٠٠ نسمة وهكذا بدأت العاصمة تتمدد أفقيا في جميع الاتجاهات لدرجة أن عدد سكانها تضاعف في خلال خمسة عشر عاما ، وان سكان الخرطوم بحرى تضاعف مرتين ونصف في تلك الفترة[١٣].

أثر الهجرة على التوزيع السكاني في الخرطوم : –

يشير آخر احصاء رسمي بالسودان أن عدد سكان العاصمة المثلثة بلغ في عام ٦٤ ، ١٩٦٥ م . نحو ٤٣٨ر٨٩٠ نسمة ، أقام ١٨٥ر٣٨٠ نسمة في مدينة أمدرمان ونحو ١٧٣ر٥٠٠ نسمة في الخرطوم ، أما الخرطوم بحرى فكان يقطنها حتى ذلك العام حوالي ٨٠ر٠٠٠ نسمة أي أن نسبة السكان في أمدرمان تمثل حوالي ٤٢٪ وفي الخرطوم بحرى فتبلغ النسبة ١٨٪ وتبلغ نسبة سكان الخرطوم

(١٣) عبد الله حامد العبادي ، تخطيط المدن في السودان بين الحاضر والمستقبل ، مطبعة التمدن ١٩٧٤ م . ، ص ٥٣ .

نحو ٤٠٪ وتبين ارقام الاحصاء السكاني الأخير أن عدد الذكور في العاصمة المثلثة يزيد عن عدد الاناث بحوالي ٤٣٠ر٤٧ نسمة وان نسبة الاطفال دون ١٨ سنة تبلغ ٤٧٪ من مجموع السكان الكلي أما نسبة السكان بين ١٨ و ٣٢ سنة فتبلغ ٣٠٪ بينما تصل فقط إلى نحو ٦٪ بالنسبة للفئات بين ٥٣ إلى ٦٠ عاما ، مما يدل على أن الشباب يحتل مركزا هاما في الهرم السكاني .

ويلاحظ أن الاحصاءات جرى عليها تعديل كبير بفعل المتغيرات الديمقرافية التي المت بالوضع السكاني في العاصمة السودانية علما بأن ملامح هذه التغيرات بدأت منذ طلائع الخمسينات . واذا كان سكان العاصمة يمثلون نحو ٥ر٢٪ من المجموع الكلي لسكان السودان حسب احصاء ١٩٥٥ م فإنهم يمثلون الآن حوالي ٤ر٢٪ وإن هذه النسبة في اضطراد بسبب زيادة معدلات الهجرة الداخلية والهجرة الخارجية والتي تجاوزت ٦٪ في كل عام .

ويلاحظ المهتم أن العاصمة بحكم وضعها أصبحت مركزا للاشعاع الحضري في السودان بمعنى أن مجتمع العاصمة تسوده مظاهر ثقافية وأساليب معيشية تجعل منه مجتمعا حضريا يتميز عن مناطق ومدن السودان الأخرى ، وإن الصفة الحضرية تتوزع بين السكان وفق مراكزهم الاجتماعية ومستوياتهم التعليمية وأسلوبهم المعيشي وأنواع المهن التي يمتهنونها(١٤).

انه من المسائل المسلم بها أن الهجرة بشقيها الداخلي والخارجي كانت أحد العوامل التي أثرت على التوزيع السكاني مما غير في التوزيع العمري والنوعي لسكان العاصمة المثلثة بشكل أصبحت معه الخرطوم تعاني ضغطا اجتماعيا واقتصاديا نتيجة لهذه الهجرات واذا أخذنا في الاعتبار تدفق أعداد هائلة من اللاجئين بلغ حوالي ٠٠٠ر٧٥٠ (سبعمائة وخمسون الف نسمة) يمكن إدراك حجم المشكلات التي ترتبت على هذه الظاهرة .

إن العاصمة السودانية تمر بفضل الهجرة الريفية الحضرية بحالة تمركز حضري (متروبوليتانية) أصبحت تسيطر على ملامحها الثقافية والاقتصادية والسياسية ويبدو ذلك بوضوح في ظهور أنماط من الفروق الريفية الحضرية والتباين الاثنوثقافي بين سكانها وهكذا صارت الخرطوم صورة مجسمة للمجتمع الحضري الانتقالي لكونها تضم في أطرافها مجموعات سكانية ذات أصول ريفية (رعوية ، زراعية) وهي جماعات تنتمي حضاريا إلى مرحلة ما قبل النمو الصناعي ، بينما مجموعات الصفوة الحضرية في وسط المدن الرئيسية الثلاث ، وانتشرت في أرجاء متناثرة من احيائها جماعات ذات أصول أخرى متعددة . وتشير احصاءات ١٩٦٥/٥٥ م إلى أن عدد السكان المولودون خارج العاصمة بلغ حوالي ٣٣٪ من مجموع السكان الكلي ، معظمهم من المهاجرين من الاقليم الشمالي حوالي ٤٢٪ ويلي الاقليم الشمالي إقليما كردفان والنيل ونسبة المهاجرين منها تقارب ٣٠٪ ، أي أن الاقليم الشمالي يعتبر من أكبر الأقاليم الطاردة قياسا لأقاليم السودان التسعة الأخرى . أما نسبة المولودين خارج مدينة امدرمان فعددهم بلغ حسب احصاءات نفس التعداد نحو ٢٣٪ وارتفع عددالمولودين فبلغ ٣٢٪ منهم نحو ٤٧٪ ولدوا أصلا في الاقليم الشمالي وتدل هذه الأرقام أن أ.مدرمان هي أقل المدن الثلاث جذبا للمهاجرين ويعزى ذلك لعراقتها واستقرار سكانها الأصليين في مناطق وأحياء معينة جيلا بعد جيل . تليها الخرطوم أما أعلى نسبة للمهاجرين فهي توجد في الخرطوم بحرى باعتبارها مركز النشاط الصناعي في العاصمة المثلثة وكما هو معلوم فان حجم المدينة وعدد سكانها يرتبط ايما ارتباط بالوظيفة التي تؤديها ، بل نجد أن الوظيفة التي تقوم بها المدينة سواء أكانت وظيفة صناعية أو سياسية أو ثقافية تؤدي إلى تغيير في سمات وخصائص المدينة وهنالك دراسات عديدة تناولت التصنيف الوظيفي للمدن وأثره في تغير خصائصها الديمقرافية لا يتسع المجال لتناولها .

ومن ناحية أخرى نجد أن العاصمة لم تجذب سكان المناطق الريفية نظرا لازدياد حركة النمو فيها بل الواقع يؤكد أن بعض المناطق الريفية في السودان هي التي بادرت بطرد الأعداد الزائدة من سكانها عندما كان لزاما على هؤلاء السكان ترك قراهم للاتجاه صوب المدن ، واذا كان الريف قد عجز عن رعاية سكانه واطعامهم فان المدينة لم تفلح في ذلك أيضا . وهكذا تكدست العاصمة بدءا من عام ١٩٥٥ م إلى ١٩٦٠ م باعداد من المتعطلين عن العمل فبلغ عدد السكان العاملين في العاصمة المثلثة نحو ١٣٩١٦٢٠ نسمة أي ما يعادل نسبة ٣٢٪ من مجموع السكان الكلي ويستدل من ذلك أن عدد السكان العاطلين عن العمل بلغ في تلك الفترة حوالي ضعف عدد السكان العاملين وتوضح الدلالات الاحصائية للمدن الثلاث أن نسبة السكان العاملين في الخرطوم بلغت في تلك الفترة ٣٥٪ وفي الخرطوم بحرى حوالي ٣١٪ أما أقل نسبة عماله فتوجد في العاصمة الوطنية أمدرمان اذ بلغت ٢٩٪ وهكذا تقل النسبة تبعا لتوفر أو عدم توفر فرص الشغل في أي من المدن الثلاث .

وتجدر الاشارة إلى أن عدد المهاجرين من المناطق الريفية تضاعف أكثر من مرة في السنوات العشر التالية أما بالنسبة للاجئين من الدول الافريقية المجاورة الذين تدفقوا نحو الخرطوم وبعض المدن الأخرى فلا تتوفر بيانات احصائية دقيقة عنهم وترتب على ذلك زيادة عدد المشكلات الاجتماعية في المدينة ولم تخف حدة هذا الضغط إلا بعد اكتشاف النفط بكميات كبيرة في البلدان الخليجية في السبعينات فأخذت مجموعات من العمال المهرة وغير المهرة واعداد ومجموعات من المهنيين والفنيين وغيرهم تتجه صوب البلدان الخليجية على شكل هجرات جماعية لم يعرف لها السودان مثيلا من قبل . وبالطبع ليس من هدف هذه الورقة معالجة ظاهرة هجرة السودانيين لخارج السودان .

أعود للقول ان التوزيع السكاني داخل هذه المدن الثلاث يختلف باختلاف حركة التطور العمراني في كل مدينة وهو تطور رأسي يأخذ شكل امتدادات سكنية على طول المناطق السكنية سواء من جهة الشرق أو في اتجاه الجنوب أو الاتجاهات الأخرى .

وتتوزع المناطق السكنية في المدن الثلاثة بين مناطق سكن درجة أولى وأخرى درجة ثانية ثم درجة ثالثة ويشير ذلك التقسيم الطبقي عن نوعية المناطق وموقعها وتوزيع مستويات سكانها حسب مستواهم الاقتصادي والاجتماعي ، ويلاحظ أن أعلى نسبة للسكان في المدن الثلاث هم سكان الدرجة الثالثة (ذوو الدخل المحدود) ومن في حكمهم وهنا تجدر الاشارة إلى أن النمو العمراني للعاصمة المثلثة

---

(١٤) L. Smith, The Sociology of Rural Life, Harper, N. Y 1973, P. 15/40.

جعل حدودها الادارية تتداخل مع المناطق الريفية خاصة في الخرطوم وبعض مناطق أمدرمان والأجزاء الشمالية والشرقية للخرطوم بحرى لدرجة أن معظم هذه المناطق الريفية تم ضمها ضمن الحدود الجغرافية للعاصمة فامتزجت الأنماط الريفية وشبه الحضرية والحضرية ، ومن المعروف أن العاصمة كانت وما زالت تعتمد على المناطق الريفية المجاورة في مد سكانها بالخضر والفاكهة والألبان والاستهلاك اليومي ، وقد فرض هذا الوضع خلق مؤثرات ريفية حضرية ذات طابع تبادلي بين العاصمة ومناطقها الريفية المتاخمة وقد جعل هذا الوضع سكان المناطق الريفية في حالة تواجد يومي بالعاصمة وأخذ شكلا متصلا ريفا – حضرا وهذا المتصل بالضرورة خطى باتجاه مركب السمات خطوة للامام في مراحل التدرج الحضري .

ان كثيرا من الأبحاث و الدراسات الامبيريقية في ميادين علم الاجتماع الريفي والحضري قد ابانت أن بعض السمات الريفية تنتقل إلى المدينة كما أن هنالك عديدا من الأنماط الحضرية أصبح متعارفا عليها وسط الجماعات الريفية خصوصا في المناطق المحيطة بالمراكز الحضرية . وبالنسبة للخرطوم الكبرى يمكن بوضوح ملاحظة كيف أنها أصبحت تؤثر حضاريا على المناطق الريفية المحيطة بها . لدرجة يمكن القول معها أن الهجرة في اتجاه واحد من الريف إلى العاصمة المثلثة أدت إلى زيادة سكانها على النحو الذي أوضحنا ، كما أن تزايد سبل المواصلات والاتصالات بين العاصمة وضواحيها البعيدة نسبيا ، ساعد في اعادة تشكيل بعيد المدى على المجتمعين الريفي والحضري . وعليه فظاهرة النمو الحضري على هذا الأساس لم تعد تعبر عن تحرك جغرافي فحسب ، بل أصبحت موقفا عقليا ، والدليل على ذلك تواجد أعداد كبيرة من أصحاب الاتجاهات الحضرية في المناطق الريفية المحيطة بالخرطوم ، كما تبين الوقائع وجود أعداد مهولة من أفراد وجماعات تقيم في الخرطوم تنتمي إلى مناطق غير حضرية ، وقد أشار إلى هذه الظاهرة نيل اندرسون صاحب مؤلف « المجتمع الحضري » فالتكوينات الاجتماعية كما يرى سواء في الريف أو المناطق الحضرية لا يمكن فهمها أو تحليلها إلا في ضوء بنيانها الاجتماعي الكلي والخاص بها .

ولما كانت هذه الورقة تهتم بأثر الهجرة على العاصمة السودانية فذلك يعني ضمنيا ضرورة الاشارة إلى الفروق الريفية الحضرية الناجمة بفعل الزيادة في معدلات الهجرة . والواقع أن دراسة هذه الفروق تعبر عن جانب هام في الدراسات الاجتماعية لأنها تعكس أشكال التنظيم الاجتماعي السائد في هذه المجتمعات وتوضح الخصائص السكانية والتي يمكن اعتبارها من أهم المعايير للتمييز بين الريف والحضر .

ملاحظات حول بعض الآثار الاجتماعية للهجرة على العاصمة السودانية : –

كان تعداد ١٩٥٦/١٩٥٥ م نقطة تحول في تاريخ السودان لأنه مهد السبيل للأخذ بالاسلوب العلمي في الدراسات السكانية باعتباره أول محاولة جادة في هذا الاتجاه ، رغم المشكلات الكثيرة التي اكتنفت إجراءه والقصور الذي شاب الكثير من جوانبه فقد ظل لثلاثين عاما المصدر الوحيد الرسمي للمعلومات الديمقرافية وما زال . وبالرغم من ان التعداد الثاني للسكان بالسودان أجرى في ابريل ١٩٧٣م الا ان تقاريره لم تنشر حتى اليوم نسبة للاخطاء التي صاحبت العمليات الاحصائية .

ومن أجل محاولة تلافي نقص المعلومات سعى المهتمون بالدراسات السكانية للتوصل إلى تقديرات مناسبة مبنية على ضوء التركيب العمري مقارنة مع الدول المشابهة لاستخلاص هذه التقديرات التي يمكن الاستدلال بها على تعداد السكان .

أورد تعداد ١٩٥٦/٥٥ م الهجرة حسب مكان الميلاد على الرغم من أن بعض الأفراد لا بد أن يكونوا هاجروا أكثر من مرة وبعضهم عاد مرة أخرى إلى مسقط رأسه ، مع ذلك فقد عكس التعداد وجود حالات هجرات عبر المديريات بلغت في مجملها ٥٠٪ من عدد السكان . أما بالنسبة للهجرة الخارجية فقد تبين حسب تعداد ١٩٥٦/١٩٥٥ أن ٢٤٧ر٠٠٠ أي ما يعادل نسبة ٥ر٢٪ من جملة السكان قد ولدوا خارج السودان عند اجراء التعداد وان اغلبهم من المهاجرين من دول غرب افريقيا على النحو الذي أوضحناه .

وهكذا يتضح ان ٢ر٢٥٪ من سكان المدن أي ما يعادل ٣ر٢٪ من جملة السكان قد هاجروا من مناطقهم في أقاليم السودان المختلفة إلى المدن الكبرى أغلبهم من الرجال في سن ١٨ – ٣٧ ، ومما يزيد الأمر تعقيدا يوما بعد يوم أن حدود السودان ما زالت مفتوحة وتستقبل يوميا مئات من اللاجئين من جهة الشرق صوب مدن السودان الكبرى منها العاصمة ، والمؤسف ان السلطات ليس لديها سجلات دقيقة بأعدادهم كما أنهم لم يقيدوا في السجلات الرسمية كأجانب ولم يطالبوا باستيفاء شروط الاقامة النظامية ، أما البوابة الغربية فيتدفق منها سنويا حوالي ١٠ الاف نسمة معظمهم من دول غرب افريقيا .. خصوصا نيجيريا بذريعة الاتجاه صوب الأراضي المقدسة عبر الأراضي السودانية .

يميل بعض الباحثين للقول ان السودان بوصفه أكبر الأقطار العربية والافريقية مساحة لا يعاني من مشكلة سكانية بل ان الحاجة ماسة لزيادة معدلات النمو السكاني وزيادة الكثافة السكانية للاستفادة منها لتنمية الموارد الزراعية والحيوانية والتي يزخر بها القطر السوداني الأمر الذي يساعد على توزيع صحيح للقوى العاملة ورفع إنتاجها ، كما يرى البعض أن الهجرة تؤدي حتما إلى تكاثف السكان خصوصا في المناطق الزراعية فتساعد على توطين الرحل وتعمير الأراضي وقيام مشروعات زراعية إنمائية . ومن ناحية أخرى يؤدى الضغط السكاني إلى تغيير اجتماعي في صالح التنمية عن طرق مواجهة التحديات المطروحة بكون أن زيادة الأيدي العاملة هي السبيل الأمثل للافادة من التقدم التكنولوجي [١٥] ، قد تكون هذه الآراء وغيرها تنطوي على قدر كبير من الصحة الا أن اطلاق الهجرة وعدم ترشيدها أدى إلى نتائج أخرى لم تكن في الحسبان عند أصحاب هذا الرأي .

لقد جذبت ظاهرة الهجرة انتباه العديد من الباحثين حتى قبل أن تتطور الدراسات السكانية وقبل أن يصبح علم الاجتماع الحضري

---

(١٥) د . محمد عوض جلال الدين ، العلاقات بين المتغيرات الديموقرافية والتنمية الاقتصادية والاجتماعية في السودان - ورقة مقدمة للمؤتمر الاول للسكان الخرطوم ١١ - ١٩٧٤/٧/١٤ . مجلس الابحاث الاقتصادية والاجتماعية .

فرعا من فروع علم الاجتماع ومن ثم أخذت معظم الدول تدرك أهمية تحركات السكان على السياسات الانمائية التي تسعى لتحقيقها ضمن توجه عملي وصولا للتنمية الشاملة .

وفي السودان أعدت بعض الدراسات التمهيدية حول الظاهرة كما رفعت تقارير مماثلة للمسؤلين مما أدى في النهاية إلى عقد مؤتمر الهجرة الذي انعقد عام ١٩٧٠ م . بدعوة من وزارة الداخلية واشترك فيه كل الجهات المعنية وكان أهم توصيات ذلك المؤتمر أن مجلس الوزراء أصدر قراره رقم ١٠٩٨ الصادر في ١٩٧٠/١١/١١ م . لتنظيم الهجرة من والى السودان وكان قد سبق هذا المؤتمر مؤتمر المائدة المستديرة الثامن لبحث مشاكل المدن الكبرى والذي انعقد في مارس عام ١٩٦٧ م وحفل بعديد من الأبحاث والدراسات وكانت من آثار هذه الجهود تزايد الاهتمام بظاهرة الهجرة والبحث عن علاج للمشكلات الناجمة عنها والتي تتسبب في اعاقة مشروعات التنمية ، فالهجرة تعتبر من كبرى المشكلات السكانية ، وعند التعرض للمشكلات الناجمة عن الهجرة تجدر الاشارة إلى أن أهم دوافع الهجرة الريفية / الحضرية إلى العاصمة السودانية حدثت بفعل عامل من العوامل الآتية : –

١ – تركز مشاريع التنمية الاقتصادية في العاصمة المثلثة حول الخرطوم منطقة جذب للريفيين بحثا عن فرص عمل جديدة .
٢ – الطبيعة الموسمية للعمل في مشاريع الزراعة المطرية والذي ينطوي على فترة فراغ طويلة بين زراعة المحاصيل من الموسم إلى الموسم الذي يليه مما يدفع تلقائيا بالريفيين للهجرة .
٣ – عامل الجفاف والتصحر الذي ضرب معظم أقاليم السودان قسر سكان المناطق الريفية وأجبرهم للهجرة صوب المدن الكبرى خصوصا الخرطوم .
٤ – الشعور بالحرمان النسبي لدى سكان المناطق الريفية بسبب تركز الصناعات والمشروعات الانمائية في المدن الكبرى خصوصا العاصمة وهذا الشعور ناجم عن ندرة الفرص المتاحة أمامهم للافادة من تلك المشروعات بالعمل فيها .

وهنا تجدر الاشارة إلى أن معهد الادارة العامة بالخرطوم كان قد نظم مؤتمرا عام ١٩٦٧ م . لمناقشة مشكلات المدن الكبرى في العاصمة المثلثة وقد طرحت عدة أوراق ناقشت حجم هذه المشكلات وأصدر المؤتمر توصيات كانت تعبر عن أن جوهر المشكلة يتمحور في معظم النقاط السابق ذكرها .

لقد فرضت الهجرة إلى العاصمة أوضاعا صعبة بالنسبة لسكانها الاصليين وللمهاجرين سوآء بسواء ويتبدى ذلك بجلاء في عدد من المشكلات أهمها : –

١ – تفاقم مشكلة السكن العشوائي الذي غطى أطراف العاصمة السودانية .
٢ – زيادة نسبة الجرائم .
٣ – تدني مستوى الخدمات بكافة أشكالها إلى وضع لم يسبق له مثيل .

وفي رأيي أن هذه المشكلات الأساسية مترابطة ومتداخلة لدرجة يصعب الفصل بينها وسيقتصر الحديث في هذه الورقة عن المشكلة الأولى لتوضيح أثر الهجرة على ارتفاع نسبة الجرائم وذلك استنادا على التقرير الجنائي لعام ١٩٨٤ الصادر من ادارة المباحث المركزية برئاسة الشرطة . أما في قطاع الخدمات فسنعرض لأثر الهجرة على التعليم وفرص القبول بالمدارس .

يشير التقرير أن سكان العاصمة القومية بلغوا نحو ١٫٨٠٢٫٢٢٩ نسمة وان الهجرات الوافدة قد أفرزت ظواهر اجتماعية شاذة ودخيلة على المجتمع السوداني وهي ظاهرة السكن العشوائي باعتبار أن المساكن العشوائية أصبحت أوكارا للجريمة ومرتعا حصينا لارتياد كافة الممارسات المخالفة للقانون هذا بالاضافة إلى تأثيرها على الصحة والمواصلات والتعليم .

لقد بلغت نسبة الجرائم المبلغة بالعاصمة القومية خلال عام ١٩٨٤ م نحو ١٠٥٣٧١ جريمة في مقابل ٩٦٥٩٦ جريمة بلغ عنها في عام ١٩٨٣ م . أي بزيادة قدرها ٨٫٧٧٥ جريمة بنسبة بلغت ٩٪[١٦] ، بالطبع لا يمكن الجزم بأن الارتفاع في نسبة الجرائم بالعاصمة القومية يعزى فقط لتدفق آلاف من المهاجرين والنازحين واللاجئين ولكن يمكن القول أن الهجرة للعاصمة كانت وما زالت من أهم عوامل زيادة الجرائم بالعاصمة القومية .

وتوضح دراسة أعدتها مصلحة الرعاية الاجتماعية بعنوان (الخرطوم الكبرى .. عينة لمشاكل النمو الحضرى) ، أن الهجرة للعاصمة القومية جاءت نتاجا طبيعيا للتقدم الصناعي سواء أكان ثقيلا أم خفيفا صحبت معها سلبيات كثيرة تمثلت في الأمراض الاجتماعية وتعدد المشكلات والانحرافات التي تحتاج إلى العلاج السريع بفرض نوع من الوقاية والحواجز السليمة المانعة ، ونتيجة لهذه الهجرة فان (مدينة الخرطوم) تعاني من مشكلات الاسكان والمواصلات والنقص الكبير في الخدمات العامة . وتبين هذه الدراسة أن الفرد يأتي من الريف محملا بقيمه وعاداته وتقاليده التي تشربها من بيئته المحلية الريفية ، يصطدم بقيم أخرى خلقتها صبغة الحياة والظروف الحضرية في الخرطوم .. ويصبح الفرد في منطقة الشد والجذب معرضا لهزات تؤثر في قناعاته القيمية وعاداته وتقاليده .

ان المتتبع لحركة الهجرة الريفية للعاصمة السودانية لا يستطيع أن يفصل كثيرا بين هذه الظاهرة والخطة الاقتصادية القومية في شكلها العام ، وترى هذه الدراسة انه بالاضافة إلى عوامل الطرد الأخرى أدت عوامل رئيسية إلى زيادة نسبة المهاجرين للخرطوم وهذه العوامل هي : –

١ – سوء التخطيط الاقتصادي والاجتماعي الأمر الذي أدى إلى الاختلال في توزيع الخدمات التعليمية والصحية مما أدى إلى ظهور هوة سحيقة بين المدينة والريف .
٢ – أدى توفير الصناعات في الخرطوم إلى تزايد فرص سوق العمل .
٣ – تنمية المدن على حساب الريف أدى إلى هجرة أهل الريف إلى حيث يمكن أن يحصلوا على الخدمات اللازمة .

---

(١٦) التقرير الجنائي السنوي لعام ١٩٨٤ رئاسة الشرطة ، المباحث الجنائية المركزية ، اعداد شعبة الاحصاء الجنائي .

هنا ينبغي القول ان الآثار الاجتماعية لظاهرة الهجرة في العاصمة السودانية توضح أن الفئات المهاجرة تواجه تحديات إجتماعية تفرضها ظروف التواجد في بيئة جديدة تماما على المهاجر ويجابه المهاجر بهذه التحديات فيجد نفسه في موقفين إما التكيف مع الواقع الجديد أو تجاوزه برفضه .. فاذا فشل المهاجر في الاندماج مع البيئة الحضرية فالغالب ان صراعا ما سينشأ بينه وبين هذا الواقع الجديد .

أما محاولة التوافق المرحلي فنجد نمطا شائعا بين معظم فئات الريفيين المهاجرين للخرطوم ، اذ يلاحظ أن الأقليات المهاجرة تميل إلى العزلة والبعد عن مجتمع الخرطوم الحضري ، ويمكن ملاحظة ذلك بوضوح في الخرطوم بحرى والتي شهدت ظهور مدن الصفيح (بيوت الكرتون) كما هي معروفة في الخرطوم وهذه المساكن تمثل كيانات تضم جماعات من المهاجرين غالبا ما ينتمون إلى أصل قبلي واحد .. لهم لغتهم وانماط ثقافتهم وعقائدهم ، مما يفرض عليهم العزلة ومركزا غير متساو يحول دون توافقهم وتكاملهم مع المجتمع فتؤدي إلى الشعور بالتمييز والتفرقة الظاهرة أو المستترة وهذا التمييز يعبر عن مظاهر الصراع في المدن المركبة .

والمتأمل لأطراف العاصمة القومية يلاحظ تنامي جذر سلالية قوامها خليط من السكان المنتشرين في أطرافها وهكذا تبدو الخرطوم كمدينة غير متكاملة شأنها شأن المدن الأخرى . وتعتبر مشكلات عدم التكامل الاجتماعي من أكبر المشكلات الناجمة عن الهجرة لأنها تؤدي إلى كراهية بين الجماعات وعدم الشعور بالامن النفسي والانتماء للمجتمع (ظاهرة الاغتراب) .

وقد أشار إلى ذلك راتسنهوفر **Ratzenhover** وجيلموفتز **Gumphowicz** في دراساتهما عن الجماعات الخارجية .

ولعل من الآثار الاجتماعية المترتبة على الهجرة والتي يمكن ملاحظتها في العاصمة ظاهرة التأثير الثقافي للأقليات على النسق الثقافي السائد فأصبحت الخرطوم مدينة حضرية تشيع فيها انماط ثقافية ريفية وبالرغم من أن تأثير الأقليات المهاجرة الثقافي على المدينة لا يمكن انكاره الا أن الريفيين أنفسهم أصبحوا محاطين بما هو سائد من ثقافة حضرية ممثلة في مجموعة القيم الموجهة لعلاقات وإتجاهات السكان . وقد عدّد ماردن المراحل التي يمر بها المهاجر لأمريكا حتى يكتسب حالة التكيف الثقافي مع المجتمع الحضري .

وبدون الدخول في تفاصيل النظريات المتعلقة بديناميات الثقافات اللامتجانسة تجدر الاشارة إلى أن الجماعات المهاجرة تختلط تدريجيا مع السكان الاصليين إلا أن هذا لا يعني أنها تتخلى عن كل أنماط وأشكال ثقافتها الفرعية ، ولا يخفى على المهتم أن تنوع الثقافات الفرعية في المجتمع الحضري كأثر من آثار الهجرة خلق توترات متفاوتة .. وهذه الصراعات لا تتمثل بالضرورة في صعوبات اللغة والتواصل ولكنها تتجاوز ذلك الوضع فتصبح أحد معوقات التكيف الاجتماعي مع القيم والعادات ومجموعات الضوابط الاجتماعية السائدة . فالمهاجرون من الأرياف المحيطة بالخرطوم أو من أقاليم السودان الأخرى يحملون معهم الكثير من أنماط ثقافتهم المحلية دون إدارك مسبق من جانبهم إلى أي مدى سيحاولون رفضها والتخلص منها لأنهم يفدون للمدينة مغلفين بغشاء من التراث القبلي الريفي وبأساليب مستقرة في السلوك والعمل بالاضافة إلى أنماط محددة من الولاء والالتزام مدعومة بقدر وافر من انساق الضبط الاجتماعي ، وهي موروثات من العسير أن تموت في البيئة الحضرية بل وربما تجد الدعامة ويكفل لها البقاء والاستمرار اذا سمحت لها البيئة الجديدة التي يهاجر لها الفرد بالنمو والاستمرار . وإذا كان بعض الباحثين يرون أن حالة عدم التكيف الاجتماعي يمكن أن تسبب صدمة ثقافية فان ظاهرة تفرع الثقافات في المدن الكبرى يخلق الرجل الهامشي **Marginal man.** وهنالك دراسات قام بها بارك[١٧] توضح أن المهاجر يستبقي بعض سمات ثقافته الأصلية ولا يتمثل كل سمات ثقافة المجتمع الجديد (مجتمع المدينة) وحاليا تدور أبحاث عن ظاهرة العزلة كأحد آثار الهجرة .. فالمهاجر من الريف يفقد في المدينة الحضرية التآلف الاجتماعي والترابط العاطفي الذي ألفه في مجتمعه الأصلي وعادة يتسبب عدم تقبل سكان المدينة للريفيين إلى عزلتهم .. وهذا هو حال الاقلية التي ترفض من قبل الأكثرية .

ولعل من أهم ما يمكن قوله في هذا الصدد ان الهجرة أدت إلى ظاهرة باثلوجيا حضرية ما زالت تحظى باهتمام علماء الاجتماع والقانون ونعني بها ظاهرة الجريمة .

الهجرة والجريمة : -

تعتبر الجريمة من الظواهر الاجتماعية القديمة قدم المجتمعات الانسانية وهي كانت وما زالت ترتكب في الريف وفي المناطق الحضرية ، ولكن أثبتت الدراسات أن معدلات الجريمة ترتفع في المدن عنها في المناطق الريفية ويعزى ذلك لمجموعة من الأسباب ولعل من أهمها أن وسائل الضبط الاجتماعي غير الرسمي ممثلا في مجموعة القيم والأعراف والتقاليد السائدة في المجتمعات الريفية تسود بين أفراد المجتمع وتحد من ارتكابهم للكثير من الجرائم بينما نجد أن ضعف سبل الضبط الاجتماعي غير الرسمي في المدن الكبرى يتسبب في تميع القيم مما يفتح المجال للانحراف في السلوك وشيوع أنماط متنوعة للجريمة .. كالانتحار ، والجرائم الأخلاقية والاقتصادية ، وتعاطي المواد المخدرة والمسكرة وانحراف الاحداث . والمجال لا يتسع لتناول دافع الجريمة وانماطها سواء في المدينة أو في الريف ولكن تتأكد علاقة الهجرة بالجرائم الحضرية في مجموعة من الدراسات والأبحاث الاجتماعية[١٨] ويشير جدول (٢) إلى ارتفاع معدل الجرائم في العاصمة القومية عنها في بعض محافظات وأقاليم السودان الأخرى .

(١٧) R. Park, Human Migration & the marginal man American Journal of Sociology 1983.

(١٨) صمويل باسليوس : المرجع السابق ، ص ٣٤٣ .

جدول رقم (٢)
(تفاصيل الجرائم المبلغ عنها رسميا)

الاقاليم	جرائم ضد الانسان	جرائم على الأموال	جرائم مخلة بالأمن	جرائم المرور
الخرطوم الكبرى	١٩٠٧١	٣١٢٦٩	١١٦٩٤	
الاقليم الشمالي	٣١٠١	٢٨٠٤	٤٢٨٢	٢٤٢١
اقليم كردفان	٨٨٣٦	٩٠٣٩	٤٦١٢	٢٧٩٤
الاقليم الأوسط	١٩٧٢١	٢١٠١٨	١٦٤٠٧	٧٦٧٣
اقليم دارفور	٧١٨٤	١٠٨٠٨	٢٨٧٢	٢١٩٩
الاقليم الشرقي	٩٤٦٣	١٨٦٦	٩٦٢١	٩٩٤٨
الاقليم الاستوائي	٤٤٦٠	٤٤٣٧	١١٧٦	١٦٨٩
اقليم اعالي النيل	١٣٥٣	١١٣٥	٤٣٢	٤٨٩
اقليم بحر الغزال	٤١٠٩	٣٩٢٩	١١٣٤	٢٥٦

ويشير التقرير الجنائي السنوي لعام ١٩٨٤م ان معدل الجرائم لهذا العام ارتفع بنسبة ٩٪ بالقياس إلى العام السابق له ١٩٨٣ م . وقد عبرت الزيادة بوضوح في الجرائم الواقعة ضد المال اذ بلغت ٤ر١٠٪ وفي جرائم المرور ٧ر٢٠٪ .

والواقع يشير إلى أن مثل هذه التقارير تكشف عن مستوى من المعلومات ربما تكون أقل بكثير مما هو في الواقع بالرغم من أنها تعطي مؤشرا يدل على أحد الآثار المترتبة على ظاهرة الهجرة للعاصمة السودانية .

ان ظاهرة الهجرة حظيت بقدر من الاهتمام من قبل المسؤلين أو الباحثين في السودان ولكن ما زالت هنالك العديد من الأسئلة في حاجة ماسة للاجابة عليها فالمعلومات عن انماط الهجرة ما زالت محدودة للغاية خصوصا جول الهجرة الارتدادية والهجرة الطوافة ، كذلك دراسات المشكلات المترتبة على الهجرة ما زالت محدودة للغاية .



(الخلاصـــة)

نخلص من كل ما تقدم أن السودان يواجه مشكلة اجتماعية لا يمكن التقليل من حجمها أو الآثار المترتبة عليها وأعني بذلك مشكلة الهجرة بكل أنماطها وأشكالها . مع ذلك فان الجهود التى بذلت للتصدي لها من قبل الدوائر العلمية أو الرسمية لا تتوازى مع حجم هذه المشكلة . وقد عرضت هذه السطور لملامح ظاهرة الهجرة من خلال منطلقات علم الاجتماع الريفي والحضري وبالرغم أنه ليس من هدف هذه الورقة وضع الحلول لهذه المشكلة إلا أنه ربما يكون مفيدا الاشارة إلى بعض الاستنتاجات حول السياسات الاسكانية الحضرية في العاصمة السودانية والدلالات التي تنطوي عليها .

١ – إن العاصمة السودانية تعيش لا محالة حالة تضخم سكاني ناجم عن تواجد مجموعات من السكان يفوقون امكانية النمو الاقتصادي للمدينة .. فهي تؤوي اعدادا أكبر مما تسمح به ظروف العمل والعمالة .

٢ – ان النمو الحضري يتسارع في معدلاته في العاصمة الخرطوم بالرغم من أنه يتعذر قياس درجة هذا النمو أو تحديد حجمه وفق معيار معين .. الا أنه يعتبر مترادفا لظاهرة التضخم السكاني ومن ثم فهنالك علاقة بين ظاهرة التضخم الحضاري في مدينة الخرطوم والتخلف الاقتصادي . وعليه فان أي حل للمشكلة الاولى لا يمكن أن يأتي إلا بعد حل المشكلة الثانية .

٣ – تحولت الخرطوم إلى مدينة جذب لسكان المناطق الريفية لاستحواذها على النصيب الأكبر من الموارد الاقتصادية للدولة ففي ظروف النمو الاقتصادي النسبي تسارعت نسبة التضخم الحضري ، ولكن تفاقم زيادة معدلات الهجرة الريفية – الحضرية وعوامل أخرى عديدة أضعفت الموارد الاقتصادية فأصبحت البلاد غير قادرة على مواجهة مشكلاتها .

٤ – انه من المشكوك فيه أن تستطيع السياسات السكانية في اطار خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية الراهنة أو المستقبلية في السودان تحقيق قدر من النمو الاقتصادي لمواجهة المشكلات الناجمة عن الهجرة إلى العاصمة السودانية ومدن السودان الكبرى ناهيك عن درء آثار الجفاف والتصحر والتي ضاعفت من نسبة المهاجرين إلى المناطق الحضرية وحتى إن أمكن زيادة الانتاج الزراعي فان هذه الزيادة ستكون محدودة وتجيء متأخرة جدا .

٥ – في ظل الظروف الراهنة والتوقعات المستقبلية سيؤدي تفاقم مشكلة الهجرة للعاصمة الخرطوم إلى هبوط شديد في انتاج المواد الغذائية وستعجز الخرطوم عن اشباع الأفواه الجائعة لفترة من الزمن .

٦ – سيكون صعبا التكهن بما سيكون عليه الحال بسبب اخفاق السياسات الانمائية في السودان في تحقيق تنمية ريفية – حضرية متوازنة ولكن هذا التوازن مع صعوبة تحقيقه سيبقي هو الحل الوحيد المحتمل للمشكلات المترتبة على الهجرة الريفية – الحضرية ولعل من أهمها : –

(أ) ان دراسة أثر الهجرة على البيئة والانسان ليست مهمة سهلة كما يتصورها البعض فالباحثون في دراسات الهجرة يعرفون الكثير عن الهجرة أكثر مما نعرف عنها كما يقول (سيمون اتيال ١٩٧٧ م .) ذلك ان اطارات العمل النظري والعملي المتعلقة بدراسة ظاهرة الهجرة ما زالت تعاني من بعض جوانب القصور .

(ب) ان المشكلات الناجمة عن الهجرة امتصت جهود المسؤلين والعاملين في الأجهزة المعنية خصوصا في قطاعات الاسكان والخدمات الاجتماعية والصحية . فالحال بلغ حدا لم تستطع فيه المؤسسات التعليمية وأجهزة الرعاية الاجتماعية حل مشكلات المهاجرين .

(جـ) تدنت مستويات الخدمات في المرافق العامة في الخرطوم إلى أدنى حد ولقد أصبحت معظم أحياء الخرطوم والخرطوم بحرى ومدينة أمدرمان مكتظة وتنؤ بسكان لا يجدون مكانا للاقامة تليق بالانسان ، أما في مجال خدمات الكهرباء والمياه والطرق وشبكات المجاري والتصريف الصحي نجد أن ظاهرة انقطاع التيار الكهربائي ونقص المياه وطفح المجاري أصبحت احدى علامات مضاعفات الأزمة التي تعيشها مدينة الخرطوم .

(د) تفاقم المشكلات الاجتماعية والنفسية للمهاجرين أدى إلى زيادة معدلات الجريمة كنتاج لتردي الأوضاع والظروف المعيشية فأصبح أمن سكان المدينة مهددا بفعل هجمات اللصوص .

(هـ) هنالك مشكلات تدهور البيئة ومضاعفات التلوث الناجم عن رمي النفايات والاستخدام غير الحضاري لعطاء البيئة الذي يؤدي إلي تدميرها في نهاية المطاف .

ويلاحظ أن معظم المشكلات الاجتماعية والنفسية والمترتبة على ظاهرة الهجرة هي جزء من البنية الاقتصادية السياسية والثقافية التي تشكل قاعدة المجتمع الحضري في مدن السودان الكبرى ومن أهمها الخرطوم ومن هنا فهي مشكلات متداخلة وسيكون من المتعذر إيجاد حلول ناجحة لها إلا في اطار الفهم التكاملي ، واذا كانت كل الدلائل تشير إلى أن هذه المشكلات ستطرد في السنوات القادمة ، فان حلولها لا يمكن أن تتم الا بالاعتماد على الدراسات العلمية وتبني سياسات انمائية تقوم على التخطيط المستند على الأبحاث التي تتوغل في أماد الماضي والحاضر لاستشراق آفاق المستقبل اعتمادا على الدراسات المبنية على الواقع الاجتماعي والاقتصادي المعاش .





القسم الثاني

الدراسة التحليليّة الميدانيّة





أهمية العمل الميداني في دراسة مشكلات المدن العربية

يسعد المعهد العربي لإنماء المدن وهو الجهاز العلمي الفني المتخصص لمنظمة المدن العربية الذي قام من أجل خدمة المدن والبلديات العربية وتلبية احتياجاتها العلمية والفنية أن يقدم هذه الدراسة التحليلية الميدانية عن ظاهرة النمو العمراني الحضري في المدن والبلديات العربية من واقع نتائج وبيانات استمارة البحث الاستبياني التي قام المعهد باعدادها مساهمة منه في إثراء الجانب التطبيقي للموضوع العلمي للمؤتمر العام الثامن للمنظمة .

لقد قدم إلى المؤتمر عشرات من البحوث والدراسات التي أسهم بها العديد من الخبراء والباحثين والمتخصصين تناولت دراسة ظاهرة النمو العمراني الحضري في المدينة العربية والتعرف على أبعادها وأنماطها المختلفة واستعراض المشكلات التي تواجه المدن والبلديات في حركة نموها وطرق وأساليب علاجها .

ورغبة في تكامل موضوع المؤتمر ، وحتى يمكن الربط بين النظرية والتطبيق ، رأى المعهد ضرورة أن يكون من بين ما يعرض على المؤتمر دراسة ميدانية تحليلية عن النمو العمراني الحضري في المدن والبلديات العربية من أجل التعرف والبحث والتقصي العلمي الميداني لبعض المشكلات ذات الأهمية الخاصة التي تواجه المدن والبلديات وذلك انطلاقاً من مفهوم أهمية نتائج مثل هذه الدراسات وضرورتها في وضع الحلول الجذرية والمعالجة العلمية السليمة التي تعتمد على دراسة الواقع العلمي التطبيقي لتلك المشكلات التي تواجه المدن العربية .

لقد استغرق إعداد هذه الدراسة أكثر من عام ونصف ، ومرت بعدد من المراحل ... نشير إليها بإيجاز فيما يلي :

(١) المرحلة الأولى :

وهي مرحلة إعداد الإطار العام لهذه الدراسة ثم تصميم استمارة الإستبيان الخاصة بجمع البيانات والمعلومات التي تغطي جميع جوانب ومجالات النمو العمراني الحضري .. وهذه بدأت منذ انتهاء المؤتمر السابع الذي عقد في مدينة الجزائر واستغرقت بضعة شهور .

(٢) المرحلة الثانية :

إرسال الإستبيان إلى جميع المدن والبلديات الأعضاء في منظمة المدن العربية من أجل تجميع المادة العلمية اللازمة لهذه الدراسة .

وقد اهتمت هذه المرحلة بمتابعة استكمال المعلومات والبيانات وحث المدن والبلديات العربية على تعبئة البيانات وفقا للواقع والطرق العلمية ، وإرسال الإستمارات في الوقت المحدد ، وقد استغرقت هذه المرحلة قرابة عام .

(٣) المرحلة الثالثة :

هي المرحلة الأساسية الخاصة بتصنيف المعلومات والبيانات الإحصائية وتحليل وتبويب نتائج الإستبيان المختلفة .. وقد استغرقت هذه المرحلة الفترة الزمنية الرئيسية طيلة وقت الدراسة تقريبا حوالي العام والنصف .

(٤) المرحلة الرابعة :

هي مرحلة الكتابة والصياغة النهائية للمعلومات والبيانات المختلفة وإعداد النتائج .. وقد استغرقت هذه المرحلة حوالي ثلاثة شهور .

لقد قامت الجامعات والهيئات والمنظمات العلمية بإجراء العديد من البحوث والدراسات حول ظاهرة التحضر في الوطن العربي تناولت أنماطها ومشكلاتها من الناحية الأكاديمية وظهرت مؤلفات عديدة في هذا الموضوع .. إلا أن الحاجة تزداد إلى البحوث العلمية التطبيقية التي تتعرف على المشكلات القائمة والمتوقعة من واقع التجارب العلمية في البلديات والمدن العربية بقصد التعرف عليها ودراستها وإيجاد الحلول الناجحة لها ورسم خطط وسياسات المستقبل على هدى واضح بعون الله .

ونحن إذ نضع هذه الدراسة التحليلية الميدانية عن واقع النمو العمراني الحضري بين أيدي المختصين والمهتمين والمشاركين في المؤتمر العام الثامن ... لنأمل أن تساعد هذه الدراسة المدعمة بتجارب وممارسات المسئولين في المدن والبلديات العربية في إعداد التوصيات المناسبة لمعالجة مشكلات النمو العمراني الحضري في المدن العربية .

ويأمل المعهد أن يوالي إعداد الدراسات التحليلية الميدانية عن المشكلات التي تواجه المدن والبلديات العربية في أدائها لمهامها واختصاصاتها للنهوض بالمدينة .

وندعو الله أن يسدد خطانا على طريق الخير والتقدم لأمتنا العربية .

والله ولي التوفيق ،،،





تصميم استمارة الاستبيان وموضوعاتها

لما كان الموضوع العلمي للمؤتمر العام الثامن لمنظمة المدن العربية قد خصص لدراسة ظاهرة النمو العمراني الحضري الذي تشهده مدن العالم العربي اليوم وضرورة إيجاد الحلول للمشكلات التي تواجه المدن والبلديات العربية في مواجهة هذه الظاهرة ، فقد استحسن المعهد العربي لإنماء المدن ـ وقد عهد إليه بمهمة الإعداد والتحضير لكافة الجوانب الفنية والعلمية للموضوع ـ أن يكون من بين ما يعرض على المؤتمر العام بحث تطبيقي يسهم فيه أكبر عدد من المدن والبلديات العربية بمعلوماتها القائمة على حقائق وبيانات وإحصاءات تعبر عن حركة النمو العمراني فيها ، وما تصادفه من مشكلات وصعوبات ، وما تترجم به عن آمالها وطموحاتها ، وليكون معبراً أصدق تعبير عن واقع النمو العمراني الحضري في المدينة العربية .

ومن هنا نشأت فكرة قيام المعهد بإعداد استبيان حول الموضوع العلمي للمؤتمر العام الثامن للمنظمة يرسل لمجموعة المدن والبلديات أعضاء منظمة المدن العربية بهدف الوقوف على الأوضاع الراهنة للنمو العمراني الحضري وجوانبه التطبيقية في هذه المدن والبلديات مع بيان المشكلات والصعوبات التي تعترضها وتحد من قدرتها في تحقيق أهدافها ، وإبداء مرئياتها من واقع التجربة والممارسة العملية بغية استخلاص العناصر الهامة التي تكون محور اهتمامات المؤتمر العام لإصدار التوصيات المناسبة بشأنها .

وقد روعي في تصميم الإستبيان الذي أعده المعهد البساطة والوضوح ، والتركيز على المعلومات الهامة ذات العلاقة بالموضوع العلمي للمؤتمر العام الثامن لاستخلاص أهم الإتجاهات والمؤشرات العامة والخاصة بظاهرة النمو العمراني الحضري في المدينة العربية ، وليكون معبراً عن الواقع الفعلي بما له وما عليه .. وكان الهدف من إعداد استبيان المدن ما يلي :

- التعرف على حركة التطوير الحديثة في المدينة العربية ، واتجاهاتها وأساليبها ، ومدى توافقها مع مقتضيات الحفاظ على السمات العربية والتراث الإسلامي لمجتمعاتنا الحضرية .
- دراسة ظاهرة النمو العمراني الحضري السريع وآثارها على الخدمات العامة والبلدية .
- التعرف على المشكلات الحالية المتوقعة لهذه الظاهرة حسب المعايشة الواقعية ، ونظرة المسئولين في المدن والبلديات ومقترحاتهم لحلها .
- مساهمة المدن والبلديات في إثراء المادة العلمية لموضوع المؤتمر ، وعلى الأخص في الجانب التطبيقي .
- تجميع الآراء وتشجيع الإجتهاد وتنسيق الخطوات بين المدن والبلديات العربية لتحقيق الأهداف المشتركة لنهضتها وتقدمها .

ولقد اشتمل الإستبيان على العناصر الأساسية التالية :

أولا : بيانات عامة لتحديد هوية المدينة أو البلدية اشتملت على ما يلي :

١ ـ اسم المدينة والدولة التي تنتمي إليها .
٢ ـ عدد سكانها ومساحتها الكلية والمساحة المعمورة .
٣ ـ السمات المميزة للمدينة أو البلدية ، وتشتمل على كونها عاصمة دولة أو إقليم / محافظة / مركز / مقاطعة .. ثم هل هي مدينة ساحلية / صحراوية / جبلية / زراعية / صناعية .
٤ ـ بيان نشاطات المدينة أو البلدية : تجارية / صناعية / تعدينية / سياحية .
٥ ـ مدى توفر المرافق والخدمات العامة .
٦ ـ التطورات الحضرية الملموسة في المدينة أو البلدية .

ثانياً : ولما كان الوقوف على المشكلات القائمة وتحديدها هو البداية الصحيحة على طريق علاجها ... فقد طلب الاستبيان من المدن والبلديات الأعضاء ذكر المشكلات التي تعترضها في طريق نموها العمراني الحضري سواء أكانت مشكلات سياسية وادارية ، مشكلات تخطيطية وتنظيمية ، مشكلات اجتماعية ، مشكلات اقتصادية ، مشكلات الخدمات العامة .

ثالثاً : وبما أن الهدف من هذا الإستبيان التعرف على آراء ومقترحات المسئولين في المدن والبلديات العربية ومرئياتهم لحل المشكلات والصعوبات التي تعترضهم في حركة النمو العمراني الحضري من واقع المعايشة الواقعية والممارسة العملية .. فقد طلب الاستبيان بيان هذه المقترحات والآراء التي يراها المسئولون في هذه المدن والبلديات أنها مناسبة لحل المشاكل والصعوبات .

وقد جاء الإستبيان بسيطاً في أسلوبه ، شاملاً ومعبراً عما يتصل بالتطبيق العملي للموضوع العلمي للمؤتمر العام الثامن مما يعطي فرصة الدراسة المتأنية لما اشتملت عليه ردود المدن والبلديات العربية .

مشاركة المدن والبلديات :

قام المعهد بتوزيع الإستبيان على جميع المدن والبلديات العربية الأعضاء في منظمة المدن العربية والبالغ عددها في ذلك الوقت ٣١٥ مدينة وبلدية ، وقد جرت متابعة تصميم توزيع الإستبيان وتعبئة إجاباته عدة مرات وطوال عام كامل ١٤٠٥ هـ (١٩٨٥ م) حتى بلغت الاجابات الواردة أكثر من ثلث المدن الاعضاء [١٢٠ مدينة وبلدية] وهي نسبة لا بأس بها ، وقد جاءت معظم الردود واضحة ووافية بالغرض ، كما أنها في الواقع تمثل أهمية خاصة لأنها تمثل بحق الوضع عن الموضوع العلمي في مختلف أرجاء الوطن العربي من محيطه إلى خليجه ، وتعتبر مؤشراً كافياً لاستخلاص الحقائق والنتائج ذات الدلالة .

ويتبين من الجدول التالي أن المدن والبلديات التي أجابت على الاستبيان تمثل ١٧ دولة من ٢٠ دولة عربية مشتركة في عضوية منظمة المدن العربية(١).

وتأتي في مقدمة الدول من حيث عدد المدن والبلديات المشاركة في الإستبيان : المملكة المغربية بعدد ٢٥ مدينة وبلدية ، ثم المملكة الاردنية الهاشمية بعدد ٢٤ مدينة وبلدية ، فالمملكة العربية السعودية بعدد ٢٠ مدينة وبلدية فالجمهورية التونسية بعدد ١٧ ، ثم باقي الدول الأخرى في الوطن العربي في آسيا وأفريقيا بما يفيد أن العينة تمثل مدن وبلديات الدول العربية تمثيلاً جيداً . فقد شملت كل أنواع المدن من عواصم ومدن كبرى ومتوسطة وصغيرة ، وشملت مدناً تاريخية قديمة ومدناً جديدة ، وشملت بعض مدن الموانىء وبعض المدن الصحراوية ، وشملت مدناً ريفية زراعية ، ومدناً صناعية ، ومدناً تجارية .. وما إلى ذلك من أنواع المدن .

ثم إن بعض المدن التي أرسلت إجاباتها هي في الحقيقة عبارة عن مدن تشتمل على عدد من البلديات الفرعية أو التابعة (كالجزائر ، الرياض ، تونس ، وعمّان ، الكويت ، والهيئة البلدية المركزية في البحرين) بما يمكن أن يعكس أن العينة هي في حقيقتها لبلديات منتشرة في الوطن العربي وأكثر مما تبدو ظاهرياً مما قد يعكس مدلولها الكبير .



(١) فيما عدا المدن العربية في الأرض المحتلة « فلسطين » والمدن المجمدة عضويتها آنذاك تمشياً مع قرارات مؤتمر القمة العربي .

جدول (١)

بيان بالمدن والبلديات التي قامت بتعبئة بيانات الإستبيان

مسلسل	الدولـــة	المـدن والبلديـات	العدد
١	المملكة الأردنية الهاشمية	عمان ، الحصن ، صويلح ، صخرة ، الهاشمية ، الكرك ، الرية ، السلط ، مأدبا ، حوارة ، عجلون ، وادي موسى ، الزرقاء ، الرمثا ، سحاب ، معان ، المشارع ، الصريح ، أبو علندا ، الرصيفة ، الشونة الشمالية ، القويسمة والجويدة ، الحمراء ، جرش .	٢٤
٢	دولة الامارات العربية المتحدة	رأس الخيمة ، العين ، الشارقة ، عجمان ، ام القيوين	٥
٣	دولـة البحريـن	المنامـــة .	١
٤	الجمهورية التونسية .	تونس ، مجاز الباب ، المنستير ، مدنين ، صفاقس ، رادس ، حومة السوق ، تستور ، المهدية ، قابس ، باردو ، منزل تميم ، جربة ، رزمدين ، حلق الوادي ، نفزة ، قصر هلال .	١٧
٥	الجمهورية الجزائرية الديمقراطية	الجزائر ، قسنطينة ، المسيلة ، المدية ، تلمسان .	٥
٦	المملكة العربية السعودية	الرياض ، جدة ، المدينة المنورة ، مكة المكرمة ، أبها ، الطائف ، حائل ، خميس مشيط ، الإحساء ، تبوك ، الجبيل ، ينبع ، نجران ، الدمام ، بريدة ، الخرج ، القريات ، عنيزة ، الجوف ، جيزان .	٢٠
٧	جمهورية السودان	واد مدني ، بورتسودان .	٢
٨	الجمهورية العربية السورية	حمص ، اللاذقية ، طرطوس ، الرقة ، حماة .	٥
٩	الجمهورية العراقية	بغداد ، دهوك .	٢
١٠	سلطنة عمان	مسقط ، صلالة ، صحار ، ظفار .	٤
١١	دولـة قطـر	الدوحـــة .	١
١٢	دولة الكويت	الكويت .	١
١٣	الجمهورية اللبنانية	البداوي ، زحلة ، الميناء .	٣
١٤	الجماهيرية العربية الليبية الشعبية	طرابلس ، زليتن ، الخمس .	٣
١٥	المملكة المغربية	أغادير ، قصبة تادلة ، صفرو ، مكناس ، الحسيمة ، النواصر ، سيدي قاسم ، تزنيت ، باتنة ، الدار البيضاء ، سلا ، سوق أربعاء الغرب ، اليوسفية ، الصويرة ، أولاد تايمة ، قلعة السراغنة ، طنجة ، تطوان ، الفقيه بن صالح ، مشروع بلقصيري تازة ، ميدليت ، أزرو ، أنزكان سيدي سليمان .	٢٥
١٦	الجمهورية العربية اليمنية	صنعاء .	١
١٧	جمهورية اليمن الديمقراطية	عـدن .	١
	الاجمـــالي		١٢٠

بيانات ونتائج عناصر الاستبيان

أولاً : نتائج البيانات العامة :

كان لهذه المساهمة الطيبة للمدن والبلديات العربية في الاستبيان وعنايتها الفائقة بتفهم بياناته وتعبئته ، وتقديم مرئياتها ومقترحاتها حول موضوع الاستبيان بصفة عامة ، وعلاج مشكلات النمو العمراني الحضري بصفة خاصة ، ما جعل لهذه الآراء والأفكار وزنها وأهميتها وجدوى تحليلها واستخلاص النتائج .. وسوف نتناول نتائج وبيانات هذا الاستبيان في إطار الاستراتيجيات القائمة للتخطيط الحضري في الدول العربية وما يجب أن تكون عليه في المستقبل لكي تساير التطور الحضاري الهائل الذي تعيشه مدننا العربية ، مع التركيز على المشكلات التي تعترضها واقتراح الحلول المناسبة لها .

التحضر وحجم المدن :

إن عدد المدن وأحجامها يرتبط بعدة عوامل تاريخية واقتصادية وسياسية واجتماعية ، فلكل دولة أو إقليم تاريخ مشترك وأحداث تؤثر في نشأة المدن وتطورها ووظائفها ، كما أن لكل مرحلة تاريخية خصائص مميزة بالنسبة للتركيب الاقتصادي وسياسة توزيع مراكز الانتاج والمؤسسات التابعة لها وكذلك نمو الانتاج وملكيته .

وتلعب مساحة المدينة الكلية بصفة عامة ، والمساحة المعمورة فيها بصفة خاصة دوراً هاماً لا يمكن إغفاله عند دراسة ظاهرة النمو العمراني الحضري في المدن . ويوضح الجدول التالي الصورة العامة لمدن العينة من حيث عدد سكانها ونسبة المساحة المعمورة إلى المساحة الكلية للمدينة والكثافة السكانية في الكيلو متر المربع بالنسبة للمساحة الكلية :



جدول (٢)

بيانات مدن العينة من حيث عدد السكان ونسبة المساحة المعمورة والكثافة السكانية

الدولة	عدد مدن العينة	عدد السكان (بالألف)										نسبة المساحة المعمورة إلى المساحة الكلية					الكثافة السكانية (١٠٠٠ شخص / كم٢)									
		أقل من ٥٠	٥٠ -	١٠٠ -	٢٥٠ -	٥٠٠ -	٧٥٠ -	١,٠٠٠ -	١,٢٥٠ -	١,٥٠٠ -	٢,٠٠٠ فأكثر	أقل من ٢٥ ٪	٢٥٪ -	٥٠٪ -	٧٥٪ فأكثر	لم يوضح	أقل من ١,٠٠٠	١,٠٠٠ -	٣,٠٠٠ -	٥,٠٠٠ -	٧,٠٠٠ -	٩,٠٠٠ -	١١,٠٠٠ -	١٣,٠٠٠ -	١٥,٠٠٠ - ١٧,٠٠٠	١٧٠٠٠ فأكثر
المملكة الأردنية الهاشمية	٢٤	١٩	٣	-	١	-	١					١	٤	١٥	٣	١	٧	١١	٢	٢	١	١				
دولة الامارات العربية المتحدة	٥	١	٢	٢	-	-	-					-	٣	-	١	١	٣	٢								
دولة البحرين	١	-	-	-	١	-	-					-	-	١	-	-	١									
الجمهورية التونسية	١٧	١٢	٣	-	١	١	-					٢	٥	٤	٤	٢	٢	٦	٢	٣	٢			١	١	
الجمهورية الجزائرية	٥	-	٢	١	-	١	-	-	-	-	١	١	-	٢	١	١	١	١	٢		١					
المملكة العربية السعودية	٢٠	٣	٥	٥	٣	١	١	-	١	١		٤	٦	٧	٢	١	١٣	٥	١			١				
جمهورية السودان	٢	-	-	١	-	١	-	-	-	-		-	-	١	١	-		١			١					
الجمهورية العربية السورية	٥	-	-	٣	٢							-	٢	٣	-	-	١	١			١	١		١		
الجمهورية العراقية	٢	-	-	١	-	-	-	-	-	-	١	-	٢	-	-	-			٢							
سلطنة عمـان	٤	-	١	٣								-	١	١	٢	-	٤									
دولة قطـر	١	-	-	١								١	-	-	-	-		١								
دولة الكويـت	١	-	-	-	-	-	-	-	-	١	-	-	-	١	-	-		١								
الجمهورية اللبنانية	٣	-	١	٢								١	٢	-	-	-		١			١					١
الجماهيرية العربية الليبية الشعبية	٣	١	-	١	-	-	١					١	١	١	-	-	٢	١								
المملكة المغربية	٢٥	١٤	٥	٢	٣	-	-	-	-	-	١	٦	٤	١١	٣	١	٣	٦	٧	٣	٤	١			١	
الجمهورية العربية اليمنية	١				١										١					١						
جمهورية اليمن الديمقراطية	١				١											١	١									
الاجمـــالي	١٢٠	٥٠	٢٢	٢٢	١٣	٤	٣	-	١	٢	٣	١٧	٣٠	٤٧	١٨	٨	٣٨	٣٧	١٦	٩	١١	٤	-	٢	٢	١

من الجدول السابق يتضح الآتي :

(١) أحجام مدن العينة :

توجد في كل دولة من دول العالم مدينة رئيسية هي المدينة الأولية ، وهذه المدينة في الغالب ، هي العاصمة التي تفرض تأثيرها وسيطرتها على بقية المدن ، وتتوزع المدن من مدينة أولية (عاصمة) إلى مدن متوسطة فإلى مدن صغيرة . ونظراً لأنه لا يوجد تحديد دقيق متفق عليه بالنسبة لوصف المدينة على ضوء عدد سكانها ، لذلك اصطلح في هذه الدراسة على تصنيف المدن كالتالي :

- مدن صغرى وهي التي يبلغ عدد سكانها أقل من ٥٠ ألف نسمة .
- مدن متوسطة وهي التي يتراوح عدد سكانها ما بين ٥٠ ألف نسمة وأقل من ٥٠٠ ألف نسمة .
- مدن كبرى وهي التي يتراوح عدد سكانها ما بين ٥٠٠ ألف نسمة وأقل من المليون .
- مدن مليونية وهي التي يزيد عدد سكانها عن المليون نسمة .

وبالنظر إلى المدن الممثلة في العينة طبقاً لهذا التصنيف نجد أن ٤٧٪ من مدن العينة تعد من المدن المتوسطة ، وأن ٤٢٪ تعتبر مدناً صغرى .. أما المدن الكبرى والمدن المليونية فتبلغ ١٣ مدينة بنسبة ١١٪ .

وبالقاء نظرة على خريطة توزيع هذه المدن على الدول العربية يتبين الآتي :

أ - أن المدن الصغرى الممثلة في عينة هذه الدراسة (٥٠ مدينة) موزعة بواقع ١٩ مدينة في المملكة الأردنية الهاشمية ، ١٤ مدينة في المملكة المغربية ، ١٢ مدينة في الجمهورية التونسية ، ٣ مدن في المملكة العربية السعودية ومدينة واحدة في الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية ، ودولة الامارات العربية المتحدة .

ب - بالنسبة للمدن المتوسطة والبالغ عددها ٥٧ مدينة فهي موزعة في الدول العربية على النحو التالي : ١٣ مدينة في المملكة العربية السعودية ، ١٠ مدن في المملكة المغربية ، ٥ مدن في الجمهورية العربية السورية ، ٤ مدن في كل من المملكة الاردنية الهاشمية ، دولة الامارات العربية المتحدة ، الجمهورية التونسية ، سلطنة عمان ، ٣ مدن في كل من الجمهورية الجزائرية ، الجمهورية اللبنانية ومدينة واحدة في كل من دولة البحرين ، جمهورية السودان ، الجمهورية العراقية ، دولة قطر، الجماهيرية العربية الليبية ، الجمهورية العربية اليمنية ، جمهورية اليمن الديمقراطية .

جـ - أما المدن الكبرى والبالغ عددها ٧ مدن فتتوزع كالتالي :

- توجد ٤ مدن يتراوح عدد سكانها ما بين ٥٠٠ ألف نسمة وأقل من ٧٥٠ ألف نسمة بواقع مدينة واحدة في كل من الجمهورية التونسية ، الجمهورية الجزائرية والمملكة العربية السعودية ، جمهورية السودان .
- ٣ مدن يتراوح عدد سكانها ما بين ٧٥٠ ألف نسمة وأقل من المليون نسمة بواقع مدينة واحدة في كل من المملكة الاردنية الهاشمية ، المملكة العربية السعودية ، الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية .

د - وتتوزع المدن المليونية (٦ مدن) كما يلي :

- ٣ مدن يتراوح عدد سكانها ما بين مليون نسمة وأقل من المليونين هي : الرياض / جدة (المملكة العربية السعودية) والكويت .
- مدينتان يتراوح عدد سكانها ما بين المليونين وأقل من ثلاثة ملايين نسمة هما الدار البيضاء (المملكة المغربية) والجزائر .
- هناك مدينة بغداد عاصمة الجمهورية العراقية يزيد عدد سكانها عن الثلاثة ملايين نسمة اذ يبلغ عدد سكانها ٤ ملايين نسمة .

وللاستدلال على التوزيع غير الطبيعي للمدن في الدول العربية تكفي الاشارة إلى عدد المدن ، وحجم كل منها ، ومدى الفروق بين المدن الرئيسية وباقي المدن . حيث نستنتج من الجدول السابق الحقائق التالية :

- توجد ٦ مدن مليونية في البلاد العربية وهي على الترتيب التالي بغداد (٤,٠) ، الدار البيضاء (٢,٥) ، الكويت (١,٦) ، الرياض (١,٥) ، جدة (١,٣) .
- يبلغ مجموع المدن المئة ألفية ٤٨ مدينة يتراوح عددها من دولة لأخرى حيث تصل أعلى نسبة في المملكة العربية السعودية (١٢ مدينة) ، ثم المملكة المغربية (٦ مدن) ، ثم الجمهورية العربية السورية (٥ مدن) ، ثم سلطنة عمان والجمهورية الجزائرية (٣ مدن في كل منهما) وباقي الدول العربية تضم أقل من هذا المستوى .
- تبرز حقيقة ديمغرافية وهي سيطرة المدينة الرئيسية (ومعظمها العواصم) على باقي المدن ، ويمثل هذا الوضع مزايا وعيوب من وجهة نظر التخطيط للتحضر ، ورسم سياسة للتوازن التنموي بين التنمية الحضرية والريفية وبين المدن الكبيرة والمتوسطة والصغيرة ، ومن ناحية أخرى فان المدن الرئيسية تقوم بدور في التطور الحضاري للدولة ، وتكون مصدر التغير الاجتماعي

والاقتصادي والسياسي ، وهذا بالتالي يدفع بهذه المدن إلى النمو بمعدلات متزايدة بسبب الحاجة إلى القوى العاملة في مستويات التخصص المختلفة ، وهؤلاء يشكلون رافداً بشرياً جديداً يتطلب توسيع نطاق الخدمات التربوية والصحية والاسكان والمرافق العامة ، وهكذا تدور المدن في حلقة مفرغة تزداد تأزماً سنة بعد أخرى تحول دون معالجته الامكانيات والفعاليات اللازمة لمعالجة المشكلات المتفاقمة والتي تزداد خطورة على مجتمعات المدن .

(٢) نسبة المساحة المعمورة إلى المساحة الكلية للمدينة :

يلاحظ أن هناك (١٧) مدينة وبلدية بنسبة تبلغ ١٤٪ تقريباً يشغل سكانها أقل من ٢٥٪ من مجموع مساحة المدينة ، (٣٠) مدينة بنسبة تبلغ ٢٥٪ يشغل سكانها من مساحة المدينة نسبة تتراوح ما بين ٢٥٪ إلى أقل من ٥٠٪ ، (٤٧) مدينة بنسبة ٣٩٪ يشغل سكانها من مساحة المدينة نسبة تتراوح ما بين ٥٠٪ إلى أقل من ٧٥٪ ، (١٨) مدينة بنسبة ١٥٪ يشغل سكانها أكثر من ٧٥٪ من مساحة المدينة .

(٣) الكثافة السكانية :

يتبين من الجدول السابق مدى التفاوت الكبير في الكثافة السكانية بالنسبة لمدن العينة حيث تتراوح هذه الكثافة ما بين أقل من ألف إلى أكثر من ١٧ ألف نسمة ولكن الملاحظ أن (٧٥) مدينة وبلدية بنسبة ٦٢٪ من مجموع المدن التي أجابت على هذا الموضوع تقل كثافة السكان فيها على ثلاثة آلاف نسمة في الكيلو متر المربع ، (٢٥) مدينة بنسبة ٢١٪ تتراوح كثافة السكان في الكيلو متر المربع منها ما بين ثلاثة آلاف إلى أقل من سبعة آلاف نسمة ، أما باقي مدن العينة وعددها (٢٠) مدينة بنسبة ١٧٪ تتراوح كثافة السكان في الكيلو متر المربع منها ما بين سبعة آلاف وأكثر من سبعة عشر ألف نسمة .

ويشير هذا الواقع إلى أن التوزيع الايكولوجي للسكان في الدول العربية غير متجانس ، وقد يرجع السبب في هذا التفاوت في الكثافة السكانية إلى اختلاف التضاريس من الجبال والمناطق الصحراوية غير المأهولة بالسكان والتي لا تصلح للزراعة .

لقد ارتفعت نسبة السكان الحضر خلال الربع قرن الأخير في جميع الدول العربية ، ويرجع هذا الارتفاع إلى عدة أسباب منها عوامل الجذب إلى مراكز المدن بقصد العمل والتعليم والانتفاع من الخدمات الأخرى ، وعوامل الطرد التي تدفع بسكان البادية والريف نحو المدن بسبب انخفاض الدخل من الزراعة وتربية الحيوانات والدواجن وأنماط استهلاك الأراضي .. هذا بالاضافة إلى أن المدينة تحظى باهتمام الدولة من حيث التخطيط والمشروعات التنموية وتمركز المؤسسات الحكومية والتجارية والثقافية مما يؤدي إلى زيادة فرص العمل والدخل الأعلى ومستوى الحياة الأفضل .

طبيعة المدينة الجغرافية :

تتأثر عملية النمو العمراني الحضري في المدينة العربية تأثراً ملحوظاً بالعديد من العوامل الجغرافية والبيئية التي تحدد الشكل العام للمدينة .. ولذلك تختلف المدن من حيث كونها جبلية أو صحراوية أو ساحلية أو زراعية .. الخ .

إننا في هذا البحث الاستبياني لم نقصد إلى دراسة جغرافية لمدن العينة ، ولكننا نتناول مدن العينة من الناحية الجغرافية بالقدر الذي يخدم هذه الدراسة ، إذ يكفينا في هذا المجال أن نقف على السمة العامة التي تتسم بها المدينة أو صفتها الجغرافية الغالبة من حيث كونها ساحلية أو جبلية أو صحراوية ... .

ويوضح الجدول التالي توزيع مدن العينة طبقاً لما ذكر .



جدول (٣)
الطبيعة الجغرافية لمدن العينة

المدن وطبيعتها الجغرافية								
الدولـــة	مجموع مدن العينة	نوعيـــة المـــدن						
		ساحلية	زراعية	جبلية	صحراوية	ساحلية / صحراوية	ساحلية / جبلية	صحراوية / جبلية
المملكة الاردنية الهاشمية	٢٤		١٠	٩	٥			
دولة الامارات العربية المتحدة	٥	٢		١		٢		
دولة البحرين	١	١						
الجمهورية التونسية	١٧	١١	٤	١		١		
الجمهورية الجزائرية	٥	١	٢	٢				
المملكة العربية السعودية	٢٠	٣	٦	٦	٣			٢
جمهورية السودان	٢	١	١					
الجمهورية العربية السورية	٥	٢	٣					
الجمهورية العراقية	٢		١		١			
سلطنة عمـان	٤				١		٣	
دولة قطـر	١	١						
دولة الكويت	١					١		
الجمهورية اللبنانية	٣	٢		١				
الجماهيرية العربية الليبية	٣	٢					١	
المملكة المغربية	٢٥	٨	١٠	٥	٢			
الجمهورية العربية اليمنية	١		١					
جمهورية اليمن الديمقراطية	١	١						
الاجمالي	١٢٠	٣٥	٣٨	٢٥	١٢	٤	٤	٢

ومن الجدول السابق يتضح أن هناك تنوعاً كبيراً للمدن العربية ، فهناك المدن الساحلية ، وهناك المدن الزراعية ، وهناك المدن الجبلية والمدن الصحراوية ... وغير ذلك وبالطبع فان لنوعية المدن [ساحلية / زراعية / صحراوية / جبلية ... الخ] تأثيراً كبيراً وعلاقة مباشرة في تنظيم وادارة عمليات النمو العمراني الحضري . كما يتضح من الجدول السابق أن النسبة الكبيرة من مدن العينة هي مدن زراعية حيث بلغ مجموع هذه المدن (٣٨) مدينة بنسبة ٣٢٪ من مجموع مدن العينة البالغ عددها ١٢٠ مدينة ، يلي ذلك المدن الساحلية وعددها (٣٥) مدينة بنسبة ٢٩٪ ثم المدن الجبلية (٢٥) مدينة بنسبة ٢١٪ ثم المدن الصحراوية وعددها (١٢) مدينة بنسبة ١٠٪ أما المدن التي تحمل صفات مشتركة مثل الساحلية / الصحراوية فعددها (٤) مدن بنسبة ٣٪ والساحلية / الجبلية وعددها (٤) مدن أيضاً بنسبة ٣٪ والصحراوية / الجبلية وعددها مدينتان بنسبة ٢٪ تقريبا .

نشـاطات المدينـة :

من الأمور ذات العلاقة بعملية النمو العمراني الحضري في المدينة العربية النشاط الاقتصادي السائد في كل مدينة حيث أن لكل نوع من أنواع النشاط فعالية على النمو العمراني الحضري ...

ولنفترض أن النشاط الرئيسي في إحدى المدن كان الصناعة ، فإن آثار هذا النشاط الاقتصادي لابد أن يترك تأثيراته على حياة السكان في المناطق المحيطة بها ، فالصناعة تعمل على جذب الأيدي العاملة ، وتغريها بترك مزارعها في المناطق الريفية والقدوم إلى المدينة ، ولا شك أن لهجرة الأيدي العاملة هذه تأثيرات إيجابية وسلبية على حياة أريافها .. ويبرز في المقابل تأثير الأرياف على حياة المدينة ، فاذا كان نشاط المدينة مثلاً قائماً على التجارة ، فهذا يعني أن المدينة تعتمد في نشاطها التجاري إلى حد كبير على منتجات المحاصيل التي تصلها من القرى والأرياف المحيطة بها .. فتزايد الانتاج الزراعي في مناطق نفوذ المدينة يعني توفر المزيد من الفائض

الذي يمكن تسويقه وتجميعه في المدينة ، وكلما زاد الفائض ، كلما اتسعت أحجام المبادلات التجارية بين الأرياف والمدينة من ناحية ، وبين المدينة والمدن الأخرى من ناحية أخرى .

لذلك كان من الضروري التعرف على النشاط الاقتصادي لمدن العينة محل الدراسة ، ونظرا لأن المدينة ـ في الغالب ـ لا تقتصر على نشاط اقتصادي واحد كالصناعة فقط أو الزراعة أو التجارة أو السياحة .. الخ ولصعوبة تحديد نسبة كل نشاط من هذه الأنشطة لبيان مدى أثره في عمليات النمو العمراني الحضري .. لذلك تم الاكتفاء بالتعرف على النشاط السائد في كل مدينة من مدن العينة ويمثل الجدول التالي ما أسفرت عنه إجابات المدن حول هذا الموضوع .

جدول (٤)
النشـاط الاقتصـادي للمـدن

الدولـة	مجموع مدن العينة	أنـواع النشـاط الاقتصـادي							
		تجارية	سياحية	زراعية	صناعية	تعدينية	تجارية / صناعية	تجارية / سياحية	صناعية / تعدينية
المملكة الاردنية الهاشمية	٢٤	٣	٤	٦	١		٦	٤	
دولة الامارات العربية المتحدة	٥		٣					١	١
دولة البحرين	١						١		
الجمهورية التونسية	١٧	١	٢	١	٢	٢	٦	٣	
الجمهورية الجزائرية	٥	١			١		٢	١	
المملكة العربية السعودية	٢٠	٥	١	٥	٢		٦	١	
جمهورية السودان	٢						٢		
الجمهورية العربية السورية	٥			١			٢	٢	
الجمهورية العراقية	٢	٢							
سلطنة عمـان	٤	١	١				٢		
دولة قطـر	١	١							
دولة الكويت	١						١		
الجمهورية اللبنانية	٣		١				١	١	
الجماهيرية العربية الليبية	٣		٢				١		
المملكة المغربية	٢٥	٦	٣	٢	٢		٨	٤	
الجمهورية العربية اليمنية	١						١		
جمهورية اليمن الديمقراطية	١						١		
الاجمالـي	١٢٠	٢٠	١٧	١٥	٨	٢	٤٠	١٧	١

ومن الجدول السابق يتضح أن النشاط الاقتصادي الغالب لثلث مدن العينة هو النشاط التجاري / الصناعي حيث بلغ عدد المدن التي تعتمد على هذا النشاط ٤٠ مدينة بنسبة ٣٣٪ ، يلي ذلك المدن التي يغلب عليها النشاط التجاري فهي تبلغ ٢٠ مدينة بنسبة ١٧٪ ، ثم المدن ذات النشاط السياحي بنسبة ١٤٪ فالمدن ذات النشاط التجاري / السياحي بنفس النسبة فالمدن ذات النشاط الزراعي بنسبة ١٢٪ وتأتي بعد ذلك المدن الصناعية بنسبة ٧٪ ، ثم المدن التعدينية مدينتان وأخيراً المدن الصناعية / التعدينية (مدينة واحدة) .

مدى توفر المرافق العامة :

تختص أجهزة المدن والبلديات العربية بصفة أساسية بالخدمات البلدية فهي تنشئها وتديرها وهي المسئولة عن كل ما يتصل بها ومن هذه الخدمات : خدمات النظافة العامة ، المياه ، المجاري ، الكهرباء ، التليفونات .

وقد حاول الإستبيان الوقوف على مدى توفر المرافق العامة في المدن والبلديات الممثلة في العينة .. فكانت الاجابات كما يتضح من الجدول التالي :

جدول (٥)
موقف المرافق العامة في المدن

بيـــان	عدد المدن والبلديات	النسبة المئوية
متوفرة بمستوى عال	٢٩	٢٤٪
متوفرة بمستوى فوق المتوسط	٥٠	٤٢٪
متوفرة بمستوى متوسط	٣٤	٢٨٪
متوفرة بمستوى أقل من المتوسط	٧	٦٪
الاجمـــــالي	١٢٠	١٠٠٪

ويتضح من هذا الجدول أن ما يقرب من ٦٦٪ من المدن والبلديات العربية الممثلة في العينة تتوفر فيها هذه المرافق العامة بمستوى عال أو فوق المتوسط .

وتختلف هذه النسبة من دولة عربية إلى دولة أخرى .

مدى توفر الخدمات العامة :

ويقصد بالخدمات العامة : دور العبادة ، التعليم ، الصحة ، الأمن والخدمات البلدية المتنوعة .. .

وعن سؤال عن مدى توفر هذه الخدمات أجاب ما يقرب من ثلث المدن والبلديات العربية بأنها متوفرة بمستوى عال (٣٢٪) .. أما المدن والبلديات العربية التي أجابت بأن هذه الخدمات متوفرة بمستوى فوق المتوسط ومتوسط فتبلغ ٨١ مدينة وبلدية بنسبة (٦٨٪) من مدن العينة ... بينما أجابت مدينة واحدة بأن هذه الخدمات متوفرة بمستوى أقل من المتوسط وهي دولة الامارات العربية المتحدة (عجمان) .

التطورات الحضرية الملموسة :

كان من أهداف الاستبيان التعرف على حركة التطوير الحديثة في المدينة العربية واتجاهاتها ... فتضمن الاستبيان بيان التطورات الحضرية الملموسة في المدن والبلديات العربية الممثلة في العينة وكانت كالآتي :

- المدن والبلديات التي تشهد تطورات اجتماعية ٩٣
- المدن والبلديات التي تشهد تطورات اقتصادية ٨٤
- المدن والبلديات التي تشهد تطورات معمارية ٨٦
- المدن والبلديات التي تشهد تطورات تخطيطية ٦٥

ويلاحظ أن المدينة أو البلدية الواحدة قد تشترك في أكثر من بند منها .

التنظيم الإداري في المدينة العربية :

ان التنظيم الاداري القائم في المدن العربية يتبع عدة تقسيمات إدارية مثل المحافظة .. اللواء .. القضاء .. البلدية .. المركز .

وتتوزع مدن العينة حسب التقسيمات الادارية كما يلي :

عاصمة دولـــة ١٢ مدينة
عاصمة إقليم / محافظة ٥٣ مدينة
عاصمة مركز / مقاطعة ٢٤ مدينة
أخرى (بلدية) ٣١ مدينة



ثانياً : مشكلات النمو العمراني الحضري في المدينة العربية :

تقف المدينة العربية المعاصرة على مفترق الطرق بين الماضي والحاضر والمستقبل .. يتجسم الماضي بالتراث الديني ، ويتمثل الحاضر من خلال التطور الذي حدث للمدن العربية في نصف القرن الأخير حيث تأثرت دول المنطقة بما فرضه الاستعمار من أفكار وتنظيمات وقوانين استمرت حتى ما بعد مرحلة الاستقلال ، وفي ضوء التطور السريع في المجالات العمرانية والسكانية ، فإن المدينة العربية تواجه مستقبلاً يجر أمامه العديد من المشكلات التي تنتظر الحلول العلمية حتى تواصل مدينة المستقبل القيام بالوظائف الادارية والسياسية والاجتماعية والثقافية والدينية والترويحية والاقتصادية التي تزداد تعقيداً سنة بعد أخرى .

وتعاني المدينة العربية من العديد من المشكلات الناجمة عن النمو العمراني والافراط فيه ، وربما تكون هناك بعض المشكلات المشتركة لأكثر من مدينة عربية واحدة ، وفي أكثر من دولة .. كما أنه من الممكن أن تتباين مشكلات النمو العمراني في المدينة العربية نظرا لظروف كل مدينة وخصائصها الطبيعية والاجتماعية والاقتصادية .

وقد كشف الاستبيان عن العديد من المشكلات التي تواجه المدن والبلديات العربية في مواجهة النمو العمراني الحضري السريع الذي تشهده هذه الأيام .. ومن تحليل ومناقشة جوانب هذه المشكلات وأبعادها لايجاد الحلول المناسبة لها ، أمكن تصنيفها في المجالات التالية :

★ مشكلات سياسية وإدارية :

تجابه ظاهرة النمو العمراني الحضري في المدينة العربية مشكلات وصعوبات إدارية بعضها ذات صبغة عامة متصلة بمشكلات التقسيم الادارية وتحديد وضع المدينة ، والبعض الآخر مشكلات تصادف الادارة المسئولة عن ضبط وتنظيم عملية النمو العمراني الحضري .

وقد حاول الاستبيان الوقوف على أبعاد هذه المشكلات ... وتبين الآتي :

(١) بالنسبة للتقسيم الاداري وتحديد وضع المدينة :

ويقصد بها المشكلات الناجمة عن التوسع الاداري ، فالدول قاطبة ، ونتيجة لضغوط السكان فإنها تتجه بالتوسع عرضياً ورأسياً ، وقد يكون هذا الاتساع في الدول النامية شديد الحدة بسبب توسع الدول بشكل أفقي مما يؤدي إلى اتساع خدمات المدينة إلى خارج الحدود المرسومة لها نتيجة للهجرة الداخلية المستمرة من الريف باتجاهها نتيجة عوامل شتى ، وغالبا ما يتم تركز هذه الأفواج على حدود وأطراف المدينة مما يؤدي بالنتيجة إلى تجاوز الحدود الادارية للمدينة لتكوين أحياء عشوائية خاصة بها .

وعن سؤال عن مدى مناسبة التقسيم الاداري وتحديد وضع المدينة ، أجابت ٥٧ مدينة وبلدية من (١٢٠) بأنه مناسب إلى حد ما أو غير مناسب ، وباقي العينة وعددها ٦٣ مدينة وبلدية وتمثل ٥٢,٥٪ أفادت بأن التقسيم الاداري مناسب .

(٢) التشريعات والنظم ومسايرتها لحركة التطوير :

تختلف أنماط الادارة والتنظيم في المدن والبلديات في العالم العربي سواء من حيث هياكلها التنظيمية أو من حيث القوانين والنظم واللوائح التي تخضع لها ، أو من حيث نشأتها أساساً ، واذا أمعنا النظر في مدارس الحكم المحلي الادارة المحلية التي تنتمي إليها لوجدنا أن بعضها قد تأثر بالأسلوب الانجليزي في الحكم المحلي الذيتمتع فيه المحليات بصلاحيات واسعة وتقرر بنفسها خططها وبرامجها المحلية ، ويبدو ذلك في صياغة تشريعات ونظم وقوانين بعض الدول العربية ، كما نجد أن بعض الدول العربية قد تأثرت نظمها بالنظام الفرنسي الذي يقوم على المبادأة من جانب الحكومة المركزية وعلى الأخص وزارة الداخلية ، وفي هذا النظام تمثل المحليات صورة من صور عدم التركيز الاداري .

إن تخلف التشريعات والنظم الادارية عن مواكبة حركة التطوير الحديثة في المدن العربية هي إحدى المشكلات الهامة التي تواجه المدن الكبرى بسبب عجز هذه النظم والتشريعات عن الوفاء باحتياجات المدن من حيث التوظيف والتنظيم أو التنسيق أو حتى الرقابة نتيجة نمو المدن واتساع مساحتها وأحجامها السكانية ، وهكذا تختلف سلطات المدينة (المحلية) عن الوفاء باحتياجات السكان المحليين أو القيام بمسئولياتها مما يؤدي إلى شيوع الاستياء والشكوى والالتجاء إلى المراكز لحل المشكلات المتراكمة بسبب القدرة الفنية والمالية المتميزة للمركز بمواجهة السلطات المحلية مما يؤدي إلى ضياع استقلال المحليات .

وفيما يتعلق بمناسبة التشريعات والنظم ومسايرتها لحركة التطوير في المدن والبلديات العربية ... كانت الاجابات كما يتبين من الجدول التالي :

جدول (٦)
صفات التشريعات والنظم الادارية

بيـــان	العدد	النسبة المئوية
مناســـبة	٦٦	٥٥٪
إلى حـد مـا	٥٣	٤٤٪
غير مناسـبة	١	١٪
الاجمـــالي	**١٢٠**	**١٠٠٪**

ولهذا نعتقد أن هناك حاجة ماسة لاعادة النظر في التشريعات والنظم واللوائح التي لم تعد تتمشى ولا تتفق ومتطلبات حركة النمو العمراني الحضري الذي تشهده المدن العربية ، ويجب أن تعطي هذه الدراسة أهمية خاصة للتوسع في اللامركزية وإعطاء المدن والبلديات صلاحيات أوسع تمكنها من إدارة شئونها بمرونة أكبر بما يتفق مع الظروف والعوامل البيئية .

وبالنسبة للتجاوب في تنفيذ هذه التشريعات والنظم واللوائح ... كانت إجابات المدن والبلديات كما يوضحه الجدول التالي :

بيـــان	العدد	النسبة المئوية
جيـــد	٥٦	٤٧٪
متوســـط	٥٩	٤٩٪
ضعيـــف	٥	٤٪
الاجمـــالي	**١٢٠**	**١٠٠٪**

(٣) المشاركة الشعبية أو الوطنية :

إن المشاركة الشعبية أو الوطنية عن طريق تشكيل اللجان الخاصة بالأحياء لها أهمية بالغة في مساهمة المواطنين بعملية اتخاذ القرارات والتعاون مع السلطات المسئولة في تقديم الخدمات والبرامج والمشروعات .. ويتوقف أثر هذه المشاركة إيجاباً أو سلباً على عدة عوامل منها وعي المواطنين بمسئوليتهم ، وتناسب الدور الذي تحدده لهم النظم والقوانين مع قدراتهم ، واستعداداتهم ، والبعد عن مباشرة الأمور التنفيذية التي من أهم متطلباتها الخبرة والتخصص والانتماء الوظيفي .

ولذلك فالتركيز على المشاركة الشعبية أو الوطنية في المحليات والبلديات يعد مطلباً أساسياً من مطالب الادارة على المستوى المحلي حتى لا تأخذ هذه الادارة طابع السلطة المطلقة التي تنفر الناس وتؤدي إلى العزلة بين الادارة والمواطنين ، ومن هنا اعتبرت مشاركة المواطنين الواعية المدركة لمسئوليتها والنابعة من انتمائهم للمجتمع وسيلة مطلوبة للادارة وخير عون لها في نجاح مهمتها ، وهي في نفس الوقت غاية لابد أن تعمل الادارة الناجحة للوصول إليها ، وتأخذ المشاركة الشعبية أشكالاً متعددة منها ما هو منصوص عليه في النظم والقوانين واللوائح كتشكيل مجالس محلية أو لجان شعبية تنتخب أو تختار أو تعين من المواطنين المقيمين بدائرة المدينة أو البلدية ، ومنها ما يرجع إلى وعي المواطنين أنفسهم وتكون مشاركتهم بمبادرة منهم سواء بتقديم الخبرة أو التبرع بالأموال لتنفيذ بعض المشروعات أو الخدمات التي يحتاجون إليها بمجهوداتهم الذاتية .

وقد تضمن الاستبيان السؤال عن مدى فعالية المشاركة الشعبية أو الوطنية ... وكانت إجابات المدن والبلديات الممثلة في العينة كالتالي :



جدول (٧)
نوعية المشاركة الشعبية والوطنية في المدن

الدولـــة	مجموع مدن العينة	المشاركة الشعبية أو الوطنية		
		فعالة	إلى حد ما	غير فعالة
المملكة الاردنية الهاشمية	٢٤	٧	١٦	١
دولة الامارات العربية المتحدة	٥	١	٤	-
دولة البحريـن	١	١	-	-
الجمهورية التونسية	١٧	٦	١١	-
الجمهورية الجزائرية	٥	٤	١	-
المملكة العربية السعودية	٢٠	٩	١٠	١
جمهورية السودان	٢	-	١	١
الجمهورية العربية السورية	٥	٣	٢	-
الجمهورية العراقية	٢	١	١	-
سلطنة عمـان	٤	١	٣	-
دولة قطـر	١	-	-	١
دولة الكويت	١	١	-	-
الجمهورية اللبنانية	٣	١	٢	-
الجماهيرية العربية الليبية	٣	٢	١	-
المملكة المغربية	٢٥	١٠	١٥	-
الجمهورية العربية اليمنية	١	١	-	-
جمهورية اليمن الديمقراطية	١	-	-	١
الاجمـــــالي	**١٢٠**	**٤٨**	**٦٧**	**٥**

ومن الجدول السابق يتضح أن ٤٨ مدينة وبلدية فقط من ١٢٠ مدينة وبلدية هي مدن العينة بنسبة ٤٠٪ أفادت بأن المشاركة الشعبية أو الوطنية فعالة .. بينما أجابت ٦٧ مدينة وبلدية بنسبة ٥٦٪ بأنها فعالة إلى حد ما وباقي مدن العينة وتبلغ ٥ مدن أفادت بأن المشاركة الشعبية أو الوطنية غير فعالة .

(٤) مشاركة الجامعات والهيئات العلمية :

إن المدن والبلديات العربية يمكن أن تستفيد من الجامعات ومراكز البحوث والهيئات العلمية في مشروعات التنمية الحضرية ضمن إطار التخطيط القصير المدى أو البعيد المدى .

وغالباً ما تعطي الدول النامية مراكز البحث العلمي والاستشاري أهمية ثانوية في علاج مشكلات مجتمعاتها المحلية ، في حين تشكل هذه المراكز الحد الحساس في الدول المتقدمة لدراسة وإيجاد حلول لمشاكل المجتمع .

وعن سؤال عن مدى مشاركة الجامعات والهيئات العلمية مع أجهزة المدن والبلديات العربية .. أفادت ٢٩ مدينة وبلدية فقط بنسبة تبلغ ٢٤٪ بوجود مشاركة فعالة من جانب الجامعات والهيئات العلمية ، وأجابت ٤٨ مدينة وبلدية بنسبة ٤٠٪ بأن المشاركة موجودة ولكن بصورة غير فعالة ، وباقي مدن العينة وعددها ٤٣ وتمثل ٣٦٪ أفادت بعدم وجود مشاركة من الجامعات والهيئات العلمية ويوضح الجدول التالي هذه البيانات :



جدول (٨)
مدى مشاركة الجامعات والهيئات العلمية مع المدن

الدولـــة	مجموع مدن العينة	مشاركة الجامعات والهيئات العلمية		
		موجودة	إلى حد ما	غير موجودة
المملكة الاردنية الهاشمية	٢٤	٨	١١	٥
دولة الامارات العربية المتحدة	٥	١	٣	١
دولة البحرين	١	-	١	-
الجمهورية التونسية	١٧	١	١٢	٤
الجمهورية الجزائرية	٥	٣	١	١
المملكة العربية السعودية	٢٠	١١	٤	٥
جمهورية السودان	٢	-	٢	-
الجمهورية العربية السورية	٥	١	٣	١
الجمهورية العراقية	٢	-	١	١
سلطنة عمان	٤	-	-	٤
دولة قطر	١	-	١	-
دولة الكويت	١	١	-	-
الجمهورية اللبنانية	٣	١	١	١
الجماهيرية العربية الليبية	٣	١	٢	-
المملكة المغربية	٢٥	١	٥	١٩
الجمهورية العربية اليمنية	١	-	١	-
جمهورية اليمن الديمقراطية	١	-	-	١
الاجمـــــالي	**١٢٠**	**٢٩**	**٤٨**	**٤٣**

مشكلات تخطيطية وتنظيمية :

كان نمو المدن وتطورها بطيئاً جدا ، فلم تظهر الحاجة الملحة إلى تطوير خاص لمفهوم التخطيط في ذلك الوقت ، وبعد الثورة الصناعية وتطور المدن وتغيرها السريع والزيادة الكبيرة في عدد السكان وتطور وسائل المعيشة بها نتيجة التقدم العلمي والتكنولوجي ظهرت الضرورة لتطوير علم التخطيط ومفهومه كوسيلة لحل مشكلات هذه المدن لتحسين البيئة المعيشية للسكان .

والمدينة العربية كأية مدينة أخرى تواجه بصفة عامة في الوقت الحاضر مشاكل تخطيطية عديدة تتعلق بكافة نواحي النشاط فيها ، وترتبط هذه المشاكل عموما بالتقدم الحضاري السريع الذي يمر به العالم العربي اليوم .

وقد حاول الاستبيان الوقوف على المشكلات التخطيطية والتنظيمية في المدن والبلديات العربية الممثلة في العينة كما يلي :

(١) التخطيط العلمي لمواجهة التطور العمراني :

إن أهم المشكلات الخاصة بالتخطيط يمكن رؤيتها في غياب التخطيط العلمي للمدينة الكبرى .. فقد نمت أغلب المدن الكبرى في الدول النامية والآخذة في التطور في غياب التخطيط العلمي الذي يتناول الاقتصاد والاجتماع وحتى الطبيعة .. تخطيط يدخل في حسابه التكلفة والعائد .. كل ذلك أدى إلى زيادة مشكلات المدن الكبرى وتعقيدها وأدى ذلك إلى أن الوظائف التقليدية لم تعد مناسبة للتعامل مع المجتمعات الحضرية الكبرى بتفاعلاتها وحركتها المستمرة ، هذه المجتمعات التي تحتاج إلى خدمات متميزة وعنصر بشري متخصص يقوم على أدائها .

فالمدن العربية وعواصمها على الأخص تشهد تحولا كبيراً في تطورها وأخذها بأسباب التقدم والعمران مما يستوجب أن يكون هناك تخطيط علمي سليم ينبع من واقعها وطبيعة تكوينها وظروفها ومقوماتها وأهدافها الحضارية .

وقد حاول الاستبيان التعرف على مدى الأخذ بالتخطيط العلمي في المدن والبلديات .. وكانت الاجابات كما يتضح من الجدول التالي :

جدول (٩)
مدى الأخذ بالتخطيط العلمي في المدن والبلديات

بيـــــان	العدد	النسبة المئوية
مأخـــوذ به	٧٠	٥٨,٣٪
إلى حـــد مـــا	٤٦	٣٨,٣٪
غيـر موجـــود	٤	٣,٤٪
الاجمـــالي	١٢٠	١٠٠٪

ومن الجدول السابق يتضح أن ٧٠ مدينة وبلدية بنسبة ٥٨,٣٪ من مدن العينة تأخذ بالتخطيط العلمي لمواجهة التطور العمراني ، كما أن ٤٦ مدينة وبلدية بنسبة ٣٨,٣٪ تأخذ بالتخطيط العلمي إلى خد ما بينما أجابت ٤ مدن فقط بأنه غير موجود .

(٢) الإمكانات المالية المتاحة :

تعتمد كثير من المدن والبلديات العربية ـ على وجه العموم ـ بالنسبة لمواردها المالية على ما تخصصه لها الدولة في ميزانيتها العامة من اعتمادات لإنشاء وإدارة وصيانة الخدمات البلدية ، وتتقيد بما تحدده لها من وظائف فنية أو إدارية أو عمالية .

ولا ينفي هذا وجود موارد ذاتية لهذه المدن والبلديات سواء في صورة رسوم بلدية تقوم بتحصيلها من المواطنين أو الحصول على نسبة مئوية من الضرائب العامة المقررة ، أو مقابل بعض الخدمات التي تؤديها أو دخولها من تأجير بعض العقارات والأسواق والأراضي المملوكة .

وقد كشف الاستبيان الذي أجابت عليه ١٢٠ مدينة وبلدية أن غالبية المدن تعاني من نقص ملحوظ في مواردها المالية مما يؤثر على مستوى أداء خدماتها للمواطنين .. فأكثر من ٨٣٪ من مدن العينة أجابت بأن الإمكانات المالية المتاحة غير كافية أو قاصرة ومعنى ذلك أنها تعاني من مشكلات مالية متعددة تعوقها عن تنفيذ مشاريعها .

ويوضح الجدول التالي موقف المدن التي أجابت على الاستبيان من حيث الامكانات المالية المتاحة :



جدول (١٠)
موقف الامكانات المالية المتاحة في المدن

الدولـــة	مجموع مدن العينة	الامكانات المالية المتاحة		
		كافية	إلى حد ما	قاصرة
المملكة الاردنية الهاشمية	٢٤	١	١٠	١٣
دولة الامارات العربية المتحدة	٥	١	٢	٢
دولة البحرين	١	-	١	-
الجمهورية التونسية	١٧	١	١٤	٢
الجمهورية الجزائرية	٥	٤	١	-
المملكة العربية السعودية	٢٠	٧	١٢	١
جمهورية السودان	٢	-	-	٢
الجمهورية العربية السورية	٥	-	٣	٢
الجمهورية العراقية	٢	٢	-	-
سلطنة عمـان	٤	-	٤	-
دولة قطـر	١	١	-	-
دولة الكويـت	١	١	-	-
الجمهورية اللبنانية	٣	-	-	٣
الجماهيرية العربية الليبية	٣	١	٢	-
المملكة المغربية	٢٥	١	١٢	١٢
الجمهورية العربية اليمنية	١	-	-	١
جمهورية اليمن الديمقراطية	١	-	-	١
الاجمـــالي	**١٢٠**	**٢٠**	**٦١**	**٣٩**

(٣) الامكانات البشرية المتاحة :

تمثل القوى البشرية العنصر الأساسي في جميع العمليات الادارية والتنظيمية ، وعلى كفايتها وكفاءتها وحسن استخدامها يتحدد مستوى أداء الخدمات لمواجهة التحديات .

وعن سؤال عن مدى كفاية الامكانات البشرية المتاحة في أجهزة المدن والبلديات أجابت (٣٠) مدينة وبلدية بنسبة ٢٥٪ بأنها كافية ، وأجابت (٧٩) مدينة وبلدية بنسبة ٦٦٪ بأنها كافية إلى حد ما .. وباقي مدن العينة وعددها ١١ مدينة وتمثل ٩٪ أفادت بأن الامكانات البشرية المتاحة قاصرة .

ويوضح الجدول التالي موقف المدن والبلديات التي أجابت على الاستبيان من هذا البيان :



جدول (١١)
الامكانات البشرية المتاحة في المدن

الدولـــــة	مجموع مدن العينة	الامكانات البشرية المتاحة		
		كافية	إلى حد ما	قاصرة
المملكة الاردنية الهاشمية	٢٤	١٣	١١	-
دولة الامارات العربية المتحدة	٥	١	٤	-
دولة البحرين	١	١	-	-
الجمهورية التونسية	١٧	٣	١٤	-
الجمهورية الجزائرية	٥	٣	٢	-
المملكة العربية السعودية	٢٠	١	١٨	١
جمهورية السودان	٢	١	١	-
الجمهورية العربية السورية	٥	-	٤	١
الجمهورية العراقية	٢	-	١	١
سلطنة عمـــان	٤	١	٣	-
دولة قطـــر	١	-	١	-
دولة الكويـت	١	-	١	-
الجمهورية اللبنانية	٣	١	١	١
الجماهيرية العربية الليبية	٣	-	٣	-
المملكة المغربية	٢٥	٥	١٤	٦
الجمهورية العربية اليمنية	١	-	-	١
جمهورية اليمن الديمقراطية	١	-	١	-
الاجمـــــالي	١٢٠	٣٠	٧٩	١١

★ مشـكلات اجتماعيـــة :

المدينة وعاء واسع تنصهر فيه الجماعات الدينية والعرقية والمهنية والأسرية التي تمثل خلفيات ثقافية وأنماطاً حضارية ومستويات تعليمية متفاوتة واهتمامات وظيفية مختلفة وأمزجة وميولا متباينة .. إن هذه الاختلافات بمجملها تجعل المجتمع الحضري مصدرا للتفكك الذاتي والانحلال الاجتماعي .

وقد حاول الاستبيان التعرف على المشكلات الاجتماعية التي تواجه المدينة العربية المعاصرة بسبب النمو الحضري السريع فتضمن الاستبيان عدة أسئلة عن حركة النزوح السكاني من داخل الدولة للمدينة وحركة الهجرة من خارج الدولة للمدينة ومن المدينة لجهات أخرى وسلبيات وإيجابيات حركة الهجرة على أنماط الحياة الاجتماعية في المدينة العربية .

(١) حركة النزوح السكاني من داخل الدولة للمدينة :

تعتبر حركة النزوح السكاني من الريف والبادية إلى المدينة من أهم مظاهر الهجرة الداخلية . وغالبا ما يرجع سبب النزوح السكاني من الريف إلى عوامل أساسية مرتبطة بالوضع الاقتصادي والاجتماعي في المجتمعات الريفية وفي المجتمعات الحضرية أيضا .

لقد أصبحت المدن من أقوى مراكز الجذب لتيارات الهجرة الداخلية وتعمل المدينة على جذب الوافدين إليها على شكل أفراد أو جماعات وأسر صغيرة وأخرى كبيرة حيث يتوفر التعليم والعمل وفرص التقدم في المناصب .

إن الدوافع التي تقوم بالضغط على سكان الريف للهجرة إلى المدينة متعددة ومتنوعة وهي تتلخص في عوامل الطرد التي تدفع بالريفيين وسكان البادية للتخلي عن مواقعهم سعيا وراء حياة أفضل وفرص أوفر ومكاسب أكبر من الثروة والمكانة الاجتماعية ، ومن عوامل الطرد أيضا قلة الاهتمام بتطور المجتمعات الريفية .

وقد حاول الاستبيان الوقوف على أبعاد حركة النزوح السكاني من داخل الدولة للمدينة .. فتبيّن أن ٣٠ مدينة وبلدية بنسبة ٢٥٪ أجابت بأنها ظاهرة عامة ، وأجابت٧٥ مدينة وبلدية بنسبة ٦٢٪ بأنها نشطة أو متوسطة ، بينما أجابت ١٥ مدينة بنسبة ١٣٪ بأنها غير محسوسة كما يتضح من الجدول التالي :

جدول (١٢)
أبعاد حركة النزوح السكاني من داخل الدول للمدن

بيـــان	العدد	النسبة المئوية
ظاهرة عامة	٣٠	٢٥٪
نشـــطة	٣٦	٣٠٪
متوســطة	٣٩	٣٢٪
غير محسوسة	١٥	١٣٪
الاجمـــالي	١٢٠	١٠٠٪

(٢) حركة الهجرة من خارج الدولة للمدينة :

تعرف الهجرة من خارج الدولة للمدينة بالهجرة الخارجية أو الدولية .. ويعتبر المهاجر وافدا بالنسبة للمدينة المستقبلة كما يعتبر نازحا بالنسبة للدولة المصدرة .

والهجرة الخارجية تتميز بخصائص تختلف عن سمات ومعوقات الهجرة الداخلية بسبب أن الهجرة الخارجية تؤدي إلى تغيرات بنائية في التكوينات السكانية بينما الهجرة الداخلية لا تغير في التكوين السكاني للمجتمع لكنها تخلق تغيرات هيكلية في التوزيع السكاني في إطار المجتمع .. والهجرة الخارجية تخضع لمؤثرات وعوامل معينة .

وقد كشف الاستبيان أن ٧٠ مدينة وبلدية من (١٢٠) أجابت بأن حركة الهجرة من خارج الدولة للمدينة ضعيفة بينما أجابت ٣٢ مدينة بأنها متوسطة .. أما باقي مدن العينة وتبلغ ١٨ مدينة وبلدية فقد أجابت بأن حركة الهجرة من خارج الدولة للمدينة نشطة .

(٣) الهجرة من المدينة لجهات أخرى :

بلغت مدن العينة التي أجابت على أن الهجرة من المدينة لجهات أخرى بأنها نشطة (٦) مدن فقط بنسبة ٥٪ كما أجابت ٣٣ مدينة بأنها متوسطة ، و ٦٥ مدينة بنسبة ٥٤٪ بأنها ضعيفة .. وباقي مدن العينة وتبلغ ١٦ مدينة وبلدية أجابت بأنها غير موجودة كما يتضح ذلك من الجدول التالي :



جدول (١٣)
حركة الهجرة السكانية من المدينة إلى الجهات الأخرى

الدولـــة	مجموع مدن العينة	الهجرة من المدينة لجهات أخرى			
		نشطة	متوسطة	ضعيفة	غير موجودة
المملكة الاردنية الهاشمية	٢٤	-	٩	١٠	٥
دولة الامارات العربية المتحدة	٥	-	١	٢	٢
دولة البحرين	١	-	١	-	-
الجمهورية التونسية	١٧	٣	٤	١٠	-
الجمهورية الجزائرية	٥	-	٢	١	٢
المملكة العربية السعودية	٢٠	-	٢	١٦	٢
جمهورية السودان	٢	-	-	١	١
الجمهورية العربية السورية	٥	-	-	٥	-
الجمهورية العراقية	٢	-	-	١	١
سلطنة عمـان	٤	-	-	٢	٢
دولة قطر	١	-	-	١	-
دولة الكويت	١	-	-	١	-
الجمهورية اللبنانية	٣	-	٢	١	-
الجماهيرية العربية الليبية	٣	-	-	٣	-
المملكة المغربية	٢٥	٣	١٢	٩	١
الجمهورية العربية اليمنية	١	-	-	١	-
جمهورية اليمن الديمقراطية	١	-	-	١	-
الاجمـــالي	١٢٠	٦	٣٣	٦٥	١٦

(٤) مدى تأثير حركة الهجرة على أنماط الحياة الاجتماعية :

إن حركة الهجرة تسبب العديد من المشكلات في كل من المجتمعات الحضرية والمجتمعات الريفية على حد سواء . ولا يمكن أن ننظر إلى المهاجرين على أنهم منتجون ومستهلكون فقط ، بل أناس هاجروا بعاداتهم وقيمهم وشخصيتهم المختلفة وطموحاتهم ، وعملية توافقهم وتكيفهم مع البيئة الجديدة قد تطول مدتها أو تقصر حسب عدة متغيرات ، كما أن للهجرة أثراً مباشراً في تغيير النظام الطبقي في المجتمع الحضري والمجتمع العام .

وقد حاول الاستبيان بيان الآثار الإيجابية والسلبية والمشكلات المتنوعة التي تخلفها حركة الهجرة في المدن والبلديات العربية وكانت الاجابات كالتالي :

- الايجابيـــات :

اشتمل الاستبيان على بيان ايجابيات تأثير حركة الهجرة على أنماط الحياة الاجتماعية في المدن والبلديات الممثلة في العينة والتي تبلغ ١٢٠ وكانت الاجابات كالتالي :

- ☐ تفاعلات مفيدة للمجتمع ٦٣ مدينة
- ☐ ارتفاع المستوى الثقافي ٤٣ مدينة
- ☐ اكتساب عادات جديدة ٢٥ مدينة

ويلاحظ أن المدينة أو البلدية الواحدة قد تشترك في أكثر من عنصر من هذه العناصر .

- الســـلبيات :

أما السلبيات التي تخلفها حركة الهجرة على أنماط الحياة الاجتماعية في المدن والبلديات الممثلة في العينة فكانت كالتالي :

- عادات وتقاليد مغايرة للمجتمع .
- زيادة غير مرغوبة في السكان .
- عدم التجانس السكاني .

مشكلات متنوعـــة :

تؤثر حركة الهجرة على العلاقات الاجتماعية للمجتمع المستقبل والمجتمع المصدر على حد سواء وقد تؤدي حركة الهجرة إلى ظهور بعض المشكلات الاجتماعية مثل التفكك الأسري والسفور والاختلاط بين الجنسين وزيادة نسبة الجريمة وحوادث المرور .

وقد حاول الاستبيان الوقوف على أبعاد هذه المشكلات فتبين الآتي :

- ٦٠ مدينة وبلدية أجابت بأن حركة الهجرة تؤدي إلى زيادة حوادث المرور في المدينة .
- ٥١ مدينة وبلدية أجابت بأن حركة الهجرة تؤدي إلى تقليد المجتمعات الحضرية الغربية .
- ٢٥ مدينة وبلدية أفادت بأن حركة الهجرة تؤدي إلى التفكك الأسري .
- ٢٠ مدينة وبلدية أفادت بأن حركة الهجرة تؤدي إلى الاختلاط بين الجنسين وما ينتج عنه من مشكلات .

ويوضح الجدول التالي هذه المشكلات موزعة على الدول العربية :

جدول (١٤)
تأثير حركة الهجرة على أنماط الحياة الاجتماعية

الدولـــة	مجموع مدن العينة	تأثير حركة الهجرة على أنماط الحياة الاجتماعية					
		السفور	الاختلاط بين الجنسين	التفكك الأسري	تقليد المجتمعات الحضرية	زيادة نسبة الجريمة	زيادة حوادث المرور
المملكة الاردنية الهاشمية	٢٤	٢	٥	٩	٩	-	١٠
دولة الامارات العربية المتحدة	٥	١	١	١	٣	٣	٥
دولة البحرين	١	-	-	-	١	١	-
الجمهورية التونسية	١٧	٢	٤	٤	١٣	٢	١١
الجمهورية الجزائرية	٥	١	١	-	٢	١	-
المملكة العربية السعودية	٢٠	١	-	١	٨	٤	١٣
جمهورية السودان	٢	-	-	-	-	١	-
الجمهورية العربية السورية	٥	-	-	-	-	-	٣
الجمهورية العراقية	٢	-	-	-	-	-	١
سلطنة عمان	٤	١	١	-	١	-	٤
دولة قطر	١	١	-	١	١	-	-
دولة الكويت	١	١	١	-	١	-	-
الجمهورية اللبنانية	٣	-	-	١	١	-	-
الجماهيرية العربية الليبية	٣	١	١	١	١	٢	٣
المملكة المغربية	٢٥	٤	٥	٥	٩	٤	٩
الجمهورية العربية اليمنية	١	-	١	١	١	-	١
جمهورية اليمن الديمقراطية	١	-	-	١	-	١	-
الاجمـــالي	١٢٠	١٥	٢٠	٢٥	٥١	١٩	٦٠

★ **مشكلات اقتصادية :**

يفرض التحضر متطلبات باهظة التكاليف مثل إنشاء المؤسسات والمدارس والمستشفيات وبناء المساكن وشبكات الاتصال والمواصلات والأسواق وحماية البيئة من التلوث ويزداد الوضع تعقيدا إذا كان معدل النمو الحضري السنوي أعلى من معدل التنمية الاقتصادية أو الانتاج .

وقد حاول الاستبيان التعرف على هذه المشكلات التي تواجه المدن والبلديات الممثلة في العينة كالتالي :

(١) تأثيرات سلبية لحركة التصنيع والتعدين :

تؤثر عملية التصنيع بصورة فعالة ليس في معدلات نمو المناطق الحضرية في مواقع معينة في الدولة فحسب بل في نمط وخصائص وإتجاهات هذا النمو وفي المستوى النسبي للتنمية الاقتصادية الناجمة عن عملية التحضر أيضاً ، كما أن هناك علاقة مباشرة بين مراحل التنمية الصناعية والنمو الحضري في بعض المناطق للدولة أو على المستوى القومي الشامل .

وتنشأ مشكلات متعددة نتيجة قيام أنواع معينة من الصناعات والتي تتطلب برامج ومشروعات خاصة بها مثل الخدمات الاجتماعية للعمال (الصحة والتعليم والسكن) وكذلك برامج لتوفير البيئة الصحية وحماية الأسر من التلوث الناجم عن النفايات التي تفرزها هذه الصناعات .

وعن سؤال عن مدى التأثيرات السلبية لحركة التصنيع والتعدين في المدن والبلديات العربية الممثلة في العينة .. كانت الاجابات كالتالي :

التأثيرات	عدد المدن
☐ تلوث البيئة	٦٤
☐ الصحة العامة	٢٣
☐ أخطار المهنة	٢١

مع ملاحظة أن المدينة أو البلدية قد تشترك في أكثر من عنصر .

(٢) تأثيرات سلبية للمنشآت الاقتصادية :

حاول الاستبيان الوقوف على التأثيرات التي تخلفها المنشآت الاقتصادية والبنوك والبيوت المالية والتجارية على الخدمات والمرافق العامة في المدن والبلديات الممثلة في العينة .. فجاءت الاجابات كالتالي :

☐ تأثيرات سلبية على المرافق العامة	٢٠ مدينة
☐ تأثيرات سلبية على حركة النقل والمواصلات	٤٤ مدينة
☐ تأثيرات سلبية بالتكدس في مناطق النشاط الاقتصادي	٥٢ مدينة

(٣) تأثيرات عكسية على النشاط الزراعي :

تضمن الاستبيان سؤالا للتعرف على التأثيرات العكسية التي يخلفها النمو العمراني الحضري في المدن والبلديات الممثلة في الاستبيان على النشاط الزراعي فيها ويوضح الجدول التالي موقف المدن والبلديات من هذا البيان .



جدول (١٥)
التأثيرات العكسية للنمو العمراني على النشاط الزراعي

الدولـــة	مجموع مدن العينة	تأثيرات عكسية على النشاط الزراعي		
		بالهجرة إلى مناطق التحضر	نقص الأيدي العاملة في الزراعة	ارتفاع تكاليف الزراعة
المملكة الاردنية الهاشمية	٢٤	٧	١٨	٢٢
دولة الامارات العربية المتحدة	٥	-	٥	٥
دولة البحرين	١	١	١	١
الجمهورية التونسية	١٧	١٠	١٤	١٤
الجمهورية الجزائرية	٥	٣	٣	٣
المملكة العربية السعودية	٢٠	٦	١٥	١٣
جمهورية السودان	٢	٢	٢	٢
الجمهورية العربية السورية	٥	٤	٥	٤
الجمهورية العراقية	٢	٢	١	١
سلطنة عمان	٤	٢	٤	٢
دولة قطر	١	١	١	١
دولة الكويت	١	-	١	١
الجمهورية اللبنانية	٣	١	٣	٢
الجماهيرية العربية الليبية	٣	١	١	٢
المملكة المغربية	٢٥	١٢	٨	١١
الجمهورية العربية اليمنية	١	١	١	١
جمهورية اليمن الديمقراطية	١	١	١	١
الاجمـــالي	**١٢٠**	**٥٤**	**٨٤**	**٨٦**

★ **مشكلات الخدمات والمرافق العامة :**

تختص الأجهزة التنفيذية في المدن بصفة أساسية بالخدمات والمرافق العامة ، فهي تنشئها وتديرها وهي المسئولة عن كل ما يتصل بها ، ومن هذه الخدمات : خدمات النظافة العامة ، حماية البيئة ، العناية بالحدائق والمتنزهات ، إنشاء ورصف الطرق ، المياه ، الكهرباء والنقل العام .. الخ ، وكلما اتجهت المدن والبلديات العربية نحو التحضر كلما زادت مشكلات الخدمات والمرافق العامة على اختلاف أنواعها تعقيداً وعمقاً وتتضخم التحديات التي تواجهها سلطات المدينة ويتسع نطاق المسئولية والضغط على الأجهزة والمؤسسات لوضع الحلول والعلاج لمختلف جوانب مشكلة الخدمات والمرافق العامة وتوفيرها لمختلف فئات الشعب .

وقد حاول الاستبيان الوقوف على أبعاد هذه المشكلات :

(١) عدم التنسيق بين قفزات النمو الحضري ومتطلباته من الخدمات العامة والبلدية :

من المشكلات التي تواجهها المدينة العربية نتيجة النمو العمراني الحضري الذي تشهده هذه الأيام :

زيادة عدد السكان بصورة أخلت بالمخططات الأساسية للمدن وعدم كفاية التجهيزات الأساسية اللازمة ومشكلات النقل الداخلي وأزمات المرور ومشكلات تلوث البيئة والنظافة العامة .

وقد اشتمل الاستبيان على بيان هذه المشكلات كما يتضح من الجدول التالي الذي يبين موقف المدن والبلديات العربية الممثلة في العينة من هذه المشاكل :

جدول (١٦)
أهم مشكلات الخدمات والمرافق العامة في المدن

بيـــــان	العـدد
إسـكان	٥٦
مـدارس	٢٢
مستشـفيات	٣٧
نقـل عـام	٣٩
انشاء ورصف الطرق	٥٦
ميـــاه	٣٧
صـرف صحـي	٥٠
كهربـاء وإنـارة	٢٨
حدائق ومتنزهـات	٦٢
نظافـة عامـة	٤٤
حمايـة البيئـة	٤٥
مراقبـة الأغذيـة	٢١
خدمـات أخـرى	٣

ويلاحظ أن المدينة أو البلدية الواحدة قد تشترك في أكثر من بند ومن الجدول السابق يتضح الآتي :

☐ عدم التوازن في عدد من المرافق الترويحية (الحدائق والمتنزهات) .

☐ قصور خدمات الصرف الصحي وإنشاء ورصف الطرق وتعبيدها عن تلبية الاحتياجات الناجمة عن النمو العمراني الحضري في المدن والبلديات الممثلة في العينة .

☐ عدم كفاية مشروعات الاسكان في المدن العربية لمواجهة زيادة نسبة التحضر وتدفق المهاجرين من الريف والبادية بالاضافة إلى الهجرة الدولية .

(٢) صعوبة مواجهة حركة التحضر السريع بالامكانات المتاحة :

سبق أن أشرنا في جزء سابق من هذا البحث الاستبياني إلى أن غالبية المدن والبلديات الممثلة في العينة تعاني من نقص ملحوظ في مواردها المالية مما يؤثر على مستوى أداء خدماتها للمواطنين ، كما أفادت غالبية المدن أيضا بأن القوى البشرية المتاحة غير كافية .

وقد كشف الاستبيان عن صعوبة مواجهة حركة التحضر السريع الذي تشهده المدن العربية بالامكانات المتاحة ، فقد أجابت ٨٧ مدينة وبلدية من المدن الممثلة في العينة والتي تبلغ (١٢٠) بأن الاعتمادات المالية غير كافية .. كما أجابت ٥٣ مدينة وبلدية بأن السبب في صعوبة مواجهة حركة التحضر السريع يرجع إلى أن القوى البشرية المتاحة لديها غير معدة أو مدربة في التخصصات المختلفة .



موجز لخصائص مشكلات النمو العمراني :

لقد كشف الاستبيان عن العديد من المشكلات التي تواجه المدن والبلديات العربية نتيجة النمو العمراني الحضري والافراط فيه ويمكن إيجاز هذه المشكلات فيما يلي :

أولا : مشكلات إدارية وسياسية :

١ - إن نمو المدينة العربية السريع وامتدادها يؤدي إلى اتساع خدمات المدينة إلى أراضي جديدة نتيجة للإمتداد العمراني حولها مما يتطلب إعادة النظر في التقسيمات الادارية للمدن والبلديات القائمة حاليا والتي تمت عندما كانت المدن صغيرة .

وقد أجابت ٤٨٪ من المدن والبلديات الممثلة في العينة بأن التقسيم الاداري وتحديد وضع المدينة مناسب إلى حد ما أو غير مناسب في الوقت الحالي .

٢ - نتيجة لنمو المدن واتساع مساحتها وأحجامها السكانية فقد أصبحت التشريعات والقوانين واللوائح والنظم الحالية عاجزة عن الوفاء باحتياجات المدن ومواجهة متطلبات الحياة المعاصرة في كثير من الدول العربية .

وقد جاءت إجابات ما يقرب من نصف عدد المدن والبلديات الممثلة في العينة بأن التشريعات والنظم واللوائح الحالية لا تناسب حركة التطوير القائمة .

٣ - للمشاركة الشعبية أو الوطنية دور فعال ومؤثر في دفع العمل بالبلديات وانطلاقه نحو غاياته .

وقد أثبت الاستبيان أن المشاركة الشعبية أو الوطنية في العمل بالمدن والبلديات غير فعالة في الغالبية العظمى من المدن الممثلة في العينة .

٤ - إن البحث العلمي والدراسات العملية في المجالات التي ترتبط بقضايا التحضر الأساسية من الأمور التي يجب أن تراعيها المدن والبلديات العربية في هذه المرحلة من تطورها .

ويمكن للمدن والبلديات العربية الاستفادة من الجامعات ومراكز البحوث والهيئات العلمية في مشروعات التنمية الحضرية بها .

وعن سؤال عن مدى مشاركة الجامعات والهيئات العلمية مع أجهزة المدن والبلديات في إجراء البحث العلمي والدراسات العملية أجابت ٢٤٪ من المدن والبلديات الممثلة في العينة بأنها موجودة ..

بينما جاءت إجابات ٤٠٪ من المدن بأن هذه المشاركة موجودة ولكن بصورة غير فعالة .. كما أجابت ٣٦٪ منها بعدم وجود مشاركة من الجامعات والهيئات العلمية .

ثانيا : مشكلات تخطيطية وتنظيمية :

١ - التخطيط العلمي لمواجهة التطور العمراني :

تشهد المدن العربية وعواصمها على الأخص تحولا كبيرا في تطورها ، وأخذها بأسباب التقدم والعمران يستوجب أن يكون هناك تخطيط علمي سليم لمواجهة هذا التطور وقد حاول الاستبيان التعرف على مدى الأخذ بالتخطيط العلمي لمواجهة التطور العمراني في المدن والبلديات وتبين أن ٣٨٪ من المدن والبلديات تأخذ بالتخطيط العلمي إلى حد ما ، ٥٨٪ منها تأخذ بالتخطيط العلمي .

٢ - الامكانات المالية المتاحة :

إن التوسع العمراني يتطلب خدمات أكثر وبمعنى آخر تكاليف جديدة تتحملها الادارة لمواجهة التوسع الجديد .. وتعتبر الموارد المالية العنصر الفعال في أي منظمة أو أي تنظيم قائم أو ينشأ .

وقد لوحظ من الاستبيان بصورة عامة أن المدن والبلديات تعاني من نقص مواردها المالية ولهذا فهي لا تستطيع أن تقوم بالمهام الموكلة إليها ولا الاستجابة إلى كثير من مطالب المواطنين .

٣ - الامكانات البشرية المتاحة :

تحتاج أية عملية يجريها المجتمع إلى عنصر بشري كفء وقادر على إحداث التغيير ضمن منهجية مخطط لها ومدرب على التنفيذ ومتابعة التنفيذ .

وتعاني المدن والبلديات العربية من عدم توفر الكفاءات العلمية المتخصصة في الميادين المختلفة .

وقد تبين من الاستبيان عدم كفاية الامكانات البشرية المتاحة لمواجهة حركة التطور الحضري التي تشهدها المدن والبلديات العربية .

ثالثا : مشكلات اجتماعية :

١ - تبين من الاستبيان أن ظاهرة النزوح السكاني من داخل الدولة للمدينة متوسطة أو غير محسوسة .
٢ - تعتبر حركة الهجرة من خارج الدولة للمدينة ضعيفة إذ جاءت إجابات ٧٠ مدينة وبلدية من ١٢٠ بذلك .
٣ - بلغت نسبة المدن والبلديات التي أجابت بأن الهجرة من المدينة لجهات أخرى ضعيفة حوالي ٥٤٪ .
٤ - تسبب حركة الهجرة العديد من المشكلات .. وقد حاول الاستبيان معرفة الآثار السلبية والإيجابية والمشكلات المتنوعة التي تخلفها حركة الهجرة في المدن والبلديات .. وكانت كالتالي :

أ - من إيجابيات حركة الهجرة أنها تؤدي إلى تفاعلات مفيدة للمجتمع واكتساب عادات جديدة كما أنها تؤدي إلى ارتفاع المستوى الثقافي بين المواطنين .

ب - أما سلبيات حركة الهجرة فتتمثل في أنها تؤدي إلى زيادة غير مرغوبة في السكان وعدم التجانس السكاني كما أنها تسبب ظهور عادات وتقاليد مغايرة للمجتمع .

جـ - تؤثر حركة الهجرة على العلاقات الاجتماعية للمجتمع وتؤدي إلى ظهور بعض المشكلات مثل :
- ☐ زيادة حوادث المرور .
- ☐ تقليد المجتمعات الحضرية الغربية .
- ☐ التفكك الأسري .
- ☐ الاختلاط بين الجنسين وزيادة نسبة الجريمة .
- ☐ السفور .

رابعا : مشكلات اقتصادية :

١ - تنشأ مشكلات متعددة نتيجة قيام أنوع معينة من الصناعات تؤثر على الصحة العامة والبيئة وقد تبين من الاستبيان أن هناك تأثيرات سلبية لحركة التصنيع والتعدين في المدن العربية مثل :
تلوث البيئة .
الصحة العامة .
أخطار المهنة .

٢ - تؤثر المنشآت الاقتصادية والبنوك والبيوت المالية والتجارية على الخدمات والمرافق العامة في المدن والبلديات العربية بنسب متفاوتة .

وجاءت إجابات المدن والبلديات بأن لها تأثيرات سلبية تؤدي إلى التكدس في مناطق النشاط الاقتصادي وحركة النقل والمواصلات .

٣ - أما التأثيرات العكسية التي يخلفها النمو العمراني الحضري على النشاط الزراعي في المدن والبلديات العربية فتتمثل في الآتي :
- ☐ نقص في الأيدي العاملة في المجال الزراعي .
- ☐ ارتفاع تكاليف الزراعة .
- ☐ الهجرة إلى مناطق التحضر .

خامسا : مشكلات الخدمات والمرافق العامة :

١ - تواجه المدن والبلديات العربية عدة مشكلات نتيجة النمو العمراني الحضري الذي تشهده اليوم تؤدي إلى عدم كفاية الخدمات والمرافق العامة الموجودة لديها لمواجهة هذا النمو .

وقد تبين من الاستبيان عدم التنسيق بين قفزات النمو العمراني الحضري ومتطلباته من الخدمات العامة والبلدية التالية :
- ☐ الاســـكان .
- ☐ المستشفيات .
- ☐ إنشاء ورصف الطرق .
- ☐ حماية البيئة ومراقبة الأغذية .
- ☐ الحدائق والمتنزهات .
- ☐ الكهرباء والإنارة .
- ☐ الصرف الصحي .
- ☐ الميـــاه .
- ☐ النقل العام .

٢ - أفادت معظم المدن والبلديات العربية الممثلة في العينة بأن هناك صعوبة لمواجهة حركة التحضر السريع الذي تشهده بالامكانات المتاحة سواء المالية أو البشرية .

ثالثا : المقترحات والحلول لمشكلات النمو العمراني في المدن العربية :

(١) مقترحات المسئولين في المدن والبلديات العربية لحل المشكلات الحالية للنمو العمراني الحضري :

لما كان الهدف من هذا الاستبيان التعرف على آراء ومقترحات المسئولين في المدن والبلديات العربية ومرئياتهم لحل المشكلات والصعوبات التي تعترضهم في مواجهة النمو العمراني الحضري من واقع المعايشة الواقعية والممارسة العملية ... فقد طلب الاستبيان بيان هذه المقترحات والآراء لتنسيق الخطوات بين المدن والبلديات العربية لتحقيق الأهداف المشتركة لنهضتها وتقدمها .

وقد تضمنت المقترحات ما يلي :

(أ) التخطيط المسبق :

التخطيط بصفة عامة هو أسلوب ووسيلة عملية للتطوير والبناء ، ظهر بأشكال وصور مختلفة في بعض الأحيان على المستوى الدولي العام ، كما ظهر أيضا على مستوى الدولة وعلى مستوى الاقليم والمدينة .

والتخطيط عموما هو وضع خطة للعمل في المستقبل تتضمن أهدافا محددة تتطلب العمل على تحقيقها ـ كما تتضمن أيضا تخطيط وسائل تحقيق هذه الأهداف ونوعيتها وتوقيت تنفيذها واقتصادياتها ومواقعها ومستويات التخطيط المختلفة هي :

- ☐ المستوى القومي : وهو يعالج الدولة كوحدة كاملة .
- ☐ المستوى الإقليمي : وهو تخطيط على مستوى أقاليم الدولة المختلفة .
- ☐ المستوى المحلي : وهو تخطيط على مستوى المدينة أو القرية كما أن هناك المستوى الدولي .

وقد تضمنت مقترحات المدن والبلديات الممثلة في العينة ضرورة وجود تخطيط مسبق سواء على المستوى القومي أو الاقليمي أو المحلي كالتالي :

ـ تخطيط قومي	٦٢ مدينة وبلدية
ـ تخطيط إقليمي	٤٥ مدينة وبلدية
ـ تخطيط محلي	٥٥ مدينة وبلدية

(مع ملاحظة أن المدينة أو البلدية الواحدة اقترحت أكثر من مستوى) .

(ب) البحث والدراسة :

إن البحث العلمي والدراسات الميدانية في المجالات التي ترتبط بقضايا التحضر الأساسية من الأمور التي اقترحتها المدن والبلديات العربية الممثلة في العينة .

وتمثلت اقتراحات المدن والبلديات فيما يلي :

- ☐ ضرورة دعم قطاع البحوث بأجهزة المدن والبلديات .
- ☐ تكثيف العمل الميداني والتحرك في مواقع المشكلات للعمل على حلها ميدانيا .
- ☐ الاستفادة من الهيئات والمنظمات العلمية في نطاق المدن في التعاون على دراسة المشكلات التي تصادف المدن والبلديات والعمل على إيجاد الحلول المناسبة لها .
- ☐ العمل على دعم المحليات بالإمكانيات المالية والعناصر البشرية القادرة والمدربة .
- ☐ حصر المشكلات العاجلة وترتيبها في أولويات وسرعة مواجهتها حتى لا تتفاقم .
- ☐ عقد الندوات واللقاءات على المستوى الوطني والمحلي لمتابعة توصيات ومرئيات المؤتمرات والندوات الدولية والاقليمية .

مقترحات وآراء أخرى :

١ ـ العمل على تنمية موارد البلديات باقامة مشروعات تعود بالدخل المادي عليها .
٢ ـ زيادة أواصر التعاون بين بلديات العالم العربي لتبادل الخبرات في كافة المجالات .
٣ ـ التركيز على أنماط معينة للأبنية التي تقام حديثا للحفاظ على السمات والتراث الاسلامي العربي .

٤ - الاهتمام بوضع المخططات الهيكلية للمدن من خلال دراسات تخطيطية شاملة .
٥ - تعديل قانون البلديات وتحديد اختصاصاتها وسلطاتها ونظم إدارتها بما يمكن المواطنين من المشاركة الفعالة .
٦ - إمكانية إحداث مناطق للصناعات الصغيرة خارج مناطق العمران .
٧ - أن تقوم منظمة المدن العربية بعمل زيارات ميدانية لبعض المدن والبلديات في البلاد التي تحتاج للعون من شقيقاتها للمساعدة في عونها ولنقل التجارب بين المدن الأخرى .
٨ - العمل على خلق نوع من النزوح السكاني العكسي من المدينة إلى البادية والريف وذلك بخلق فرص العمل والتشغيل في البادية والريف .

(٢) علاج مشكلات النمو العمراني الحضري في المدن والبلديات العربية :

تناولت هذه الدراسات ظاهرة النمو العمراني الحضري في المدن والبلديات العربية والمشكلات التي تعترضها في مواجهته من واقع المعايشة الواقعية والتطبيقية وذلك من خلال تحليل بيانات ومعلومات المدن ومعايشتنا لمشكلات العمل في الشئون البلدية .

ويستخلص منها بعض النتائج التي يمكن أن تعتبر مقومات لحل المشكلات القائمة ومواجهة ما قد يستجد منها بحيث تضاف إلى مرئيات ومقترحات الاخوة الذين قدموا للموضوع العلمي للمؤتمر عصارة فكرهم وخلاصة تجاربهم .

ونحاول إيجاز النتائج فيما يلي :

(أ) عدم التوازن الحضري :

تشترك أغلب المدن في الدول العربية في تمركز السكان الحضر في المدينة الرئيسية (وأحيانا تسمى المدينة الأم) ، وبطبيعة الحال فإن مثل هذه الظاهرة سوف لا تكون لها مردودوات إيجابية ... ويتطلب ذلك حلاً عن طريق وضع استراتيجية تعيد التوازن الحضري بالعمل على إنشاء مدن تابعة للمدن الكبرى على أطرافها وتوزيع الأنشطة الاقتصادية والخدمية بينها وبين هذه المدن بحيث يمكن تحقيق خفض السكان وعدم تمركزهم داخل المدن الرئيسية .

(ب) التقسيمات الادارية :

يجب إعادة النظر في أوضاع الحدود الادارية للمدن والبلديات التي رسمت أصلاً عندما كانت المدن صغيرة واحتياجات سكانها محدودة . والعمل على زيادة المؤسسات التحتية (مؤسسات التخطيط والبحوث .. الشرطة والأمن العام .. تنظيم المدن .. التلوث وحماية البيئة) .

(جـ) التشريعات والأنظمة واللوائح :

- إعادة النظر في الأنظمة والقوانين واللوائح التي تتناول الشئون البلدية بصفة خاصة والعمل على تطويرها وتحديثها حتى تساير المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية وتستجيب لحركة التطور الحديثة في المدن والبلديات ولتكون أداة قوية ومرنة تساعد على الارتفاع بمستوى أداء الخدمات المحلية .
- الاهتمام بتشريعات الأراضي واستخداماتها ومواجهة أساليب التعديات على الأملاك العامة .

(د) المشاركة الشعبية والوطنية :

لما كانت الوحدات المحلية هي ألصق أجهزة الدولة بالمواطنين وأكثرها اتصالاً واحتكاكاً بهم ، فان عنصر المشاركة الشعبية يجب أن يحتل موقع الصدارة خصوصاً في البيئات المحلية .

والمجالس المحلية تعتبر الطابع الرسمي لتنظيم المشاركة الشعبية التي تؤدي إلى مساهمة المواطنين بعملية اتخاذ القرارات والتعاون مع السلطات المسئولة في تقديم الخدمات والبرامج والمشروعات .

وقد نشير لبعض المرئيات في هذا الخصوص فيما يلي :

- تعديل قانون البلديات وتحديد اختصاصاتها ونظم إدارتها بما يمكن المواطنين من المشاركة الفعالة .
- تنشيط دور العلاقات العامة في البلديات .
- الإهتمام بالعمل الميداني ، فطبيعة مهام البلديات بصورة عامة تستلزم انتقال المسئولين إلى مواقع العمل ومعايشة المواطنين والعمل على حل مشكلاتهم على الطبيعة .

(هـ) مشاركة الجامعات والهيئات العلمية :

العمل على الاستفادة من الجامعات والمعاهد ومراكز البحوث العلمية في التعاون مع المدن والبلديات على دراسة مشكلاتهم وإيجاد الحلول المناسبة لها . حيث أن إجراء بحوث علمية تساعد على تحديد المشكلات وتفسير العوامل المؤثرة فيها .

(و) المـوارد الماليـة :

تعتبر الموارد المالية العنصر الفعال في أي منظمة أو مؤسسة ، وقد لوحظ بصورة عامة - أن المدن والبلديات العربية الممثلة في العينة تعاني من نقص في مواردها المالية .. وتطالب المدن والبلديات بما يلي :

- دعم موقفها في زيادة تمويلها باطلاق يدها ، في حدود معقولة كفرض الضرائب والرسوم المحلية .
- معاونتها في إنشاء المشروعات التي تعود بالدخل المادي عليها بتقديم الرأي والمشورة .
- زيادة الدعم الذي تقدمه الحكومة للمدن والبلديات .

(ز) القـوى البشـرية :

تزداد مهام بلديات المدن العربية ومسئولياتها أمام التحديات الحضارية والنمو السريع والمشكلات التي يخلفها التوسع غير المخطط .. وتعاني المدن العربية من عدم توفر الكفاءات المتخصصة في الميادين المختلفة .

ولمواجهة هذه الأعباء والمسئوليات لابد أن نأخذ بعين الاعتبار ما يلي :

- تدعيم الجهاز الاداري بالبلديات بمختلف التخصصات اللازمة للوظائف والمهام المختلفة .. إن تنوع التخصصات وتكاملها يساعد البلدية فى معالجة المشكلات بصورة شاملة ومتكاملة والتخطيط للمستقبل .
- إعداد مشروع لتدريب وتأهيل العاملين حالياً ومستقبلاً في مختلف المستويات والتخصصات للوقوف على التكنولوجيا المعاصرة وعلى أحدث الأساليب والطرق لمواجهة التوسع الحضري والمشكلات الايكولوجية وحماية البيئة من التلوث .
- عقد دورات وندوات ولقاءات علمية لمختلف مستويات العاملين في البلديات لمناقشة القضايا والمشكلات التي تواجه المدن في البلد الواحد أو في المدينة الواحدة .

ويمكن الاستفادة من خبرات الجامعات والهيئات العلمية في ذلك .

(ح) البحوث والدراسات العلمية :

إن البحوث والدراسات العلمية تعتبر من أساسيات التخطيط ومعالجة المشكلات وتنظيم المشروعات والبرامج للنمو الحضري والهجرة .

وفي هذا الإطار لابد من أن نأخذ بعين الاعتبار العمل على دعم قطاع البحث بأجهزة المدن والبلديات والمحليات لمساعدتها على القيام بالدراسات والبحوث اللازمة في هذا المجال .

(ط) الهجرة الداخلية (النزوح السكاني من الريف والبادية إلى المدن) :

تؤثر الهجرة من الريف والبادية إلى المدن الكبيرة والمتوسطة في نمو المدن في معظم البلاد العربية أكثر من النمو بسبب الزيادة الطبيعية مما يؤدي إلى العديد من المشكلات .

وللهجرة جوانب إيجابية بالرغم مما لها من سلبيات ، ومن إيجابيات الهجرة أنها قد تؤدي إلى ارتفاع المستوى الثقافي بين المواطنين واكتساب عادات جديدة ... أما سلبياتها فتتمثل في الآتي :

- تزيد من الضغط على الخدمات العامة والبلديات في المدينة .
- تشكل عبئاً على اقتصاديات الدولة وميزانيتها بصورة عامة وذلك بسبب تحويل المزارعين إلى عاملين في قطاع الخدمات .
- أصبحت تشكل مصدراً للمشكلات الاجتماعية وخلق مناطق سكنية متخلفة بالاضافة إلى زيادة الجرائم والسلوك الانحرافي والتفكك الأسري .

لذلك يجب العمل على معالجة مسألة الهجرة الريفية وقد نشير إلى بعض المرئيات في هذا الخصوص :

- تخطيط القرية العربية بحيث تشمل المؤسسات والمرافق والخدمات اللازمة للنمو السكاني والتطور الحضري بحيث لا يفقد الريف مقوماته .
- تطوير الخدمات من حيث الكم والنوع في الريف بصورة خاصة والحضر بصورة عامة لمواجهة زيادة الحاجة الماسة إليها .

الإهتمام بدراسة الريف والبادية من حيث خصائصها ومشكلاتها ومقوماتها وامكانيات توفير المزيد من الاستقرار والتوطين ضمن سياسة تشمل التنمية البدوية ، الريفية ، الحضرية ، في الميادين الاقتصادية والاجتماعية .

(ى) التخطيط العلمي :

إن للتحضر الزائد أضراراً ومشكلات عديدة ، تزداد هذه المشكلات خطورة وتعقيداً إذا ما ترك التحضر ونمو المدن العربية بدون تخطيط و سياسة شاملة ، إذ أن غياب التخطيط لمواجهة التوسع السريع في نمو المدن سوف يكلف الدولة ثمناً باهظاً وسوف يحول دون الاستثمار الأمثل لأموال وموارد الدولة والقوى العاملة والموارد البشرية والكفاءات في المجالات الانتاجية .

ويمكن معالجة التحضر الزائد عن طريق التخطيط الاقتصادي والاجتماعي والسياسي المتكامل والمتوازن ، كما أنه لابد من الأخذ في الاعتبار القيم الاجتماعية والمعطيات الثقافية والتراث الإسلامي العربي الذي نفتخر به ونعتز .

إن المدينة جزء لا يتجزأ من الدولة ولا يمكن فصل التخطيط للمدن عن التخطيط الشامل للدولة ككل ، كما أن حركة النمو الحضري في البلاد العربية هي جزء من الاتجاه العالمي للتحضر ولابد للمدن العربية أن ترتبط بالمدن العالمية وتوثق العلاقات معها في مختلف المجالات وتبادل الخبرات والخبراء والمعلومات المتعلقة بالنمو الحضري ومشكلاته .

(ك) تخطيط المدن :

من المشكلات التي تعاني منها المدن وتؤثر مباشرة في البلديات مشكلة عدم اكتمال المخططات الرئيسية لكثير من المدن ، الأمر الذي أدى إلى إرباك إدارة المدن والبلديات واستنفاذ جانب كبير من جهودها في مواجهة هذه المشكلات .

لذلك يجب عدم إغفال وضع تخطيط حضري شامل يتم بمقتضاه تحديد الشكل العام للمدينة وتجهيزاتها الأساسية وحجم سكانها وأنشطتها ومعدلات نموها مع الأخذ في الاعتبار الحفاظ على التراث المعماري الإسلامي والسمات العربية المميزة .



رابعا : إنجازات المعهد العربي لانماء المدن في مجالات خدمة المدينة العربية

لقد أسعد المعهد كثيراً إقبال المدن والبلديات الأعضاء في منظمة المدن العربية وإسهامها الفعال والمثمر وعنايتها بتقديم هذه الآراء والمقترحات المفيدة ، ويعمل المعهد جاهداً لوضع كافة إمكاناته وخبراته في خدمة المدن والبلديات الأعضاء ، ومن بين إنجازاته في هذا الخصوص ما يلي :

(١) الخدمات البلدية :

أ - أعدّ المعهد دراسة وافية عن النظافة والتخلص من النفايات وأساليبها مع المقارنة بتجربة المدن والبلديات الأجنبية ، وقد أسهمت المدن والبلديات العربية في الدراسة بما قدمته من معلومات وبيانات وآراء في استبيان متكامل .

ب - أعدّ دراسات أخرى عن البيئة وحمايتها من التلوث في مختلف مناطق الوطن العربي .

جـ - بحث أساليب إدارة وتنظيم أجهزة المرافق والخدمات البلدية وتطويرها .

(٢) النظم والقوانين :

أ - بادر المعهد بتبني جمع وتبويب وتصنيف التشريعات والقوانين والنظم واللوائح البلدية على مستوى الوطن العربي حتى يسهل على الباحثين والخبراء والممارسين الرجوع إليها وقد خطا المعهد خطوات واسعة في هذا الطريق ويأمل في معاونة جادة من المدن والبلديات والأجهزة المعنية .

ب - الاعداد لاصدار كتاب شامل عن « هيكل الحكومات المحلية والادارة المحلية » باللغتين العربية والانجليزية .

(٣) التدريـــب :

يحظى التدريب بعناية خاصة واهتمام جميع الأجهزة المعنية وعلى الأخص المكتب الدائم ومجلس أمناء المعهد .. وقد قام المعهد بتنفيذ العديد من الدورات التدريبية والندوات واللقاءات في المجالات المختلفة ومنها :

- إدارة المدن المتوسطة .
- تخطيط وترميم الأحياء والمباني القديمة .
- التخطيط الحضري وتجديد العمران .
- العلاقات العامة .
- النظافة والتخلص من النفايات .
- حماية البيئة من التلوث .

ويتعاون المعهد مع الأمانة العامة للمنظمة على إعداد خطة طموحة للبرامج والدورات التدريبية تستجيب لرغبات المدن والبلديات وتشمل المستويات المختلفة لمنسوبي المدن والمجالات البلدية .

(٤) تخطيط المدن :

يهتم المعهد بدراسات تخطيط المدن التي تضمنتها المؤتمرات العامة للمنظمة والندوات والدورات وإعدادها وتبويبها وطبعها في كتب لتحقيق أهداف النهوض بالمدينة العربية مع الحفاظ على طابعها الإسلامي وسماتها العربية المميزة .

(٥) الاستشارات والأبحاث ومراكز المعلومات :

أ - يقوم المعهد بتقديم الخدمات الاستشارية والفنية والعملية والمهنية إلى المدن والبلديات العربية في مجالات نشاطاتها المختلفة .

ب - يقوم المعهد حالياً بإعداد الكثير من الدراسات ذات العلاقة بالبلديات العربية نذكر منها :

- تسمية الشوارع وترقيم المنازل .
- حدائق الحيوان في المدن العربية .
- الأسواق العامة وأسواق الجملة .

وبهذه المناسبة نود أن نشير إلى أن المعهد العربي لإنماء المدن ، قد تكونت لديه خلال المدة القصيرة من بدء مزاولة مهامه بعض المعرفة والخبرة في هذا المجال والتي تتمثل فيما يلي :

أ - أن لديه حالياً قائمة بالمستشارين والخبراء في مختلف مجالات تخصصه وميادين أعماله .

ب - يقوم المعهد باجراء البحوث والدراسات في مختلف شئون المدن والبلديات بصفة خاصة مما سوف يعود بالنفع على المدن الأعضاء في وقت قريب بعون الله .

جـ - لدى المعهد حالياً فريق من الفنيين المتخصصين في شئون المدن والبلديات على استعداد للاستجابة لدعوة أي من المدن .

د - قطع المعهد خطوات طيبة في طريق إنشاء مركز المعلومات والوثائق واستخدامات الميكروفيلم والميكروفيش وغير ذلك من الوسائل الحديثة ، وسينعكس ذلك على خدماته للمدن الأعضاء .

(٦) مشـكلات متنوعـة :

كشفت ردود المدن والبلديات عن وجود مشكلات عامة ومتنوعة تتعلق بالظروف الطبيعية لكل مدينة وصعوبة أداء الخدمات البلدية والتوسع فيها في المدن الجبلية وأثر الحواجز الطبيعية في الحد من الامتداد العمراني ، وغير ذلك من المشكلات التي يمكن أن تعالج على حده ، وقد تتطلب الانتقال إلى مواقع العمل بهذه المدن على الطبيعة وهذا من واجبات المعهد الذي نأمل أن يتمكن من أدائها في المستقبل القريب بمشيئة الله .



القسم الثالث : خاتمة .. توصيات المؤتمر العام الثامن
في شأن : الموضوع العلمي للمؤتمر

يقدر المؤتمر الجهود التي بذلت في سبيل الإعداد للموضوع العلمي حول (النمو العمراني الحضري – المشاكل والحلول) ويشكر أمانة مدينة الرياض والمعهد العربي لانماء المدن على الانجاز المتميز في جمع وتبويب وتنقيح البحوث العلمية – النظرية والتطبيقية – المقدمة إلى المؤتمر . كما يتوجه بالشكر للأخوة والأصدقاء من الباحثين والمتخصصين الذين أسهموا بنتاج فكرهم وخبراتهم في إثراء الموضوع وبإهتمامهم بمشاكل المدن العربية وسعيهم لايجاد الحلول المناسبة لها في قضايا العمران والتحضر من مختلف الزوايا والعوامل .

ويدعو الأمانة العامة للمنظمة والمعهد العربي لانماء المدن إلى الاستمرار في مسيرة البحث العلمي لمواكبة حركة التطور والمتغيرات في مختلف مجالات نشاط المدن والبلديات والاستعانة بالمؤسسات والهيئات العلمية المتخصصة وهي بحمد الله متوافرة في أغلب المدن العربية المنتشرة على رقعة الوطن العربي الكبير ، والسعي الجاد لتحقيق أهداف المنظمة ومسابقة الزمن للنهوض بالمدن العربية الأعضاء وتطويرها وتحديثها ، ويوصي بما يلي :

أولا : توصيات اجرائية : –

١) ضرورة اختيار الموضوعات المتخصصة للمؤتمرات القادمة حتى تخرج منها بتوصيات ذات قيمة تطبيقية وذلك مثل « البيئة في المدن العربية » أو « الخدمات في المدينة العربية » أو « النقل والمرور في المدن العربية » أو « التشريعات والأنظمة في المدينة العربية » أو « دور المواطن في تنمية المدينة العربية » .
٢) تشكيل لجنة علمية دائمة تعمل مع المعهد العربي لانماء المدن للاعداد للمؤتمرات القادمة وتقويم واختيار وتحديد عدد البحوث المقدمة لاتاحة الفرصة للعرض العلمي لكل بحث والمناقشة الموضوعية في الموضوع المتخصص .
٣) أهمية امتداد الجلسات العلمية بالتبادل مع الجلسات الادارية على مدى فترة كل مؤتمر قادم .
٤) تحضير كل البحوث المقبولة في المؤتمرات القادمة والبرامج التفصيلية للجلسات قبل انعقاد المؤتمر بفترة لا تقل عن شهرين استكمالا للفائدة العلمية من الموضوعات المتخصصة .
٥) اختيار وتسمية رؤساء اللجان ومقرريها والبدائل عنهم وذلك قبل انعقاد المؤتمر بمدة كافية .
٦) تقسيم الموضوعات العلمية إلى قسمين الأول تقارير عن خبرة الأجهزة التنفيذية في المجالات المتخصصة بحيث يمكن عرضها بوسائل الاظهار المرئية (فيلم أو فيديو أو شرائح أو خرائط .. الخ) والقسم الثاني البحوث العلمية المقبولة من الباحثين .
٧) حث بلديات المدن العربية على الاستجابة لمراسلات المعهد العربي لانماء المدن .
٨) الطلب من البلديات العربية وأجهزة البحث العلمي في الوطن العربي والجامعات العربية توفير البيانات والمعلومات المتعلقة بنشاطهم العلمي في مجال التنمية العمرانية وتزويد المعهد العربي لانماء المدن بها لتمكينه من نشرها بصفة دورية .

ثانيا : توصيات علمية : –

١) قيام المعهد العربي لانماء المدن بطبع وتوزيع نشرة علمية دورية تعرض الدراسات والبحوث التي تجرى في مراكز البحوث والجامعات العربية وما ينشر في المجلات المتخصصة في مجال المدينة العربية .
٢) توجيه البحوث العلمية إلى معالجة المشاكل العاجلة للمدن كما تعالج المشاكل الآجلة أو المتوسطة المدى على حد سواء حتى يمكن ملاحقة الحركة العمرانية الجارية في المدينة العربية في الحاضر والمستقبل .
٣) توحيد المفاهيم والمصطلحات والمعايير التخطيطية والفنية ونشرها على المدن العربية توحيدا للفكر العمراني وارساء المنهج العلمي .
٤) اتاحة الفرصة أمام الخبرات المتخصصة في المجالات العمرانية والتخطيطية للعمل في المشاريع العمرانية وفي المدن العربية وتبادل الدراسات والنماذج التطبيقية التي تقدمها هذه الخبرات فيما بين المدن العربية .
٥) قيام بلديات المدن العربية بمواجهة النمو العمراني العشوائي في المدن سواء بالارتقاء بما هو قائم منها أو تخطيط المناطق الجديدة لمواجهة النمو غير المنظم قبل حدوثه .
٦) توفير البيئة العمرانية المناسبة لرعاية الطفولة والمسنين والمعوقين تحقيقا للتكافل الاجتماعي واظهارا للقيم الحضارية للمدن العربية .
٧) قيام البلديات المختلفة ، بعرض مشروعاتها الهامة والكبيرة على مجموعة من المتخصصين في العمارة والتخطيط قبل اعتمادها للتنفيذ وذلك للالتزام بالقيم الاسلامية للمدن العربية والحفاظ على هويتها الحضارية .
٨) وضع المعايير والأسس التصميمية المعمارية والعمرانية العامة التي يمكن اتباعها في اعداد التصميمات المعمارية والتخطيطية .

٩) ضرورة الحفاظ على واحياء المواقع ذات القيمة التاريخية وكذلك الارتقاء بالاحياء القديمة أو المتخلفة مع تأكيد التوازن في التنمية والتخطيط الحضري .
١٠) اعداد برامج للزيارات العلمية وذلك لتمكين المسئولين والدارسين من زيارة المدن العربية والاستفادة من تجاربها والاطلاع على تراثها الحضاري .
١١) قيام المعهد العربي لانماء المدن باصدار دلائل أعمال متخصصة لمعالجة موضوعات تخطيطية مثل « مشاكل الاحياء الطفيلية أو تقسيم المناطق السكنية أو تنظيم العملية التخطيطية أو تجميع البيانات التخطيطية أو إجراء الأعمال المساحية أو غير ذلك » .
١٢) قيام المدن العربية بالحفاظ على الثروة العقارية كجزء من الثروة القومية وذلك بالتعاون مع المواطنين ووضع اللوائح المنظمة لذلك .
١٣) تبادل الخبرات التطبيقية والعلمية بين البلديات العربية في معالجة مشاكل تلوث البيئة مع الأخذ في الاعتبار الجوانب الفنية والادارية والتنظيمية والمالية المرتبطة بهذا الموضوع .
١٤) العناية بالجوانب الادارية والتنظيمية والبرامج التنفيذية لضمان تحقيق المخططات العمرانية لأهدافها .
١٥) الاهتمام بالآثار المترتبة على وجود العمالة الوافدة على المدن العربية ، وذلك في ضوء المشاكل الناجمة عن البطالة السافرة والمقنعة .
١٦) دمج الخطط الاقتصادية والاجتماعية بالخطط العمرانية سواء على المستوى القومي أو الاقليمي أو المحلي للمدن وإيجاد العلاقات التبادلية والوظيفية والادارية بين هذه المستويات وتحديد مستوى من هذه المستويات وانعكاس ذلك على تنظيم العملية التخطيطية وكذلك تنظيم الأجهزة التخطيطية .
١٧) تبني نظام النطاق العمراني المرتبط بالفترات التخطيطية وذلك لمواجهة برامج التنمية الاقتصادية والاجتماعية في الدول العربية .
١٨) الأخذ بنظام التنسيق بين المشروعات العمرانية المختلفة في الخطط المعتمدة لكل مدينة وذلك توفيرا للوقت والمال وراحة المواطنين .
١٩) ضرورة معالجة موضوع الهجرة من الريف إلى المدينة ضمن الاطارين القومي والاقليمي وإعادة النظر بسياسة التوزيع السكاني بما ينسجم مع الموارد القومية والاقليمية وتوفير فرص العمالة لسكان الريف واستكمال بنيته الهيكلية للاستجابة لمتطلبات الحياة المعاصرة للسكان .
٢٠) برمجة عمليات التنظيم الحضري وترتيب تنفيذها بشكل مرحلي وعدم السماح بالانتقال من مرحلة إلى أخرى دون أن تكون الأولى قد استكملت الانجاز وذلك لتلافي الفراغات داخل المدينة .
٢١) حث البلديات وأجهزة الاعلام في المدن العربية على اعداد برامج اعلامية لتوعية المواطنين بهدف المشاركة في الأنشطة التخطيطية والمحافظة على البيئة العمرانية .

إن المؤتمر العام يذكر بالتقدير والاعزاز جهود مؤسسات المنظمة وأجهزتها : المكتب الدائم ، الأمانة العامة ، المعهد العربي لانماء المدن ، صندوق تنمية المدن العربية ، وجائزة المدينة العربية ويشكر لها ما قدمته وتقدمه لتحقيق أهداف المنظمة ونهضة المدن الأعضاء على ساحة الوطن العربي الكبير .

كما يقدم خالص الشكر إلى الشيخ عبد الله العلي النعيم أمين مدينة الرياض وإلى جميع العاملين بالأمانة وإلى اللجنة التحضيرية للمؤتمر واللجان المعاونة لها في شخص رئيسها الاستاذ محمد الرويتع والأجهزة الحكومية وغير الحكومية بالرياض التي تعاونت في الترحيب بأعضاء المؤتمر وضيوفه ، ويشيد بشكل خاص بما رافق أعمال المؤتمر من حسن الاعداد والتنظيم وما لقيه المشاركون من كريم الضيافة والعناية .

ومن محاسن الصدف أن يتزامن انعقاد المؤتمر مع احتفالات الرياض بمرور خمسين عاما على انشاء بلديتها ، واطلاعنا على الجهود المبذولة والمشاريع التنموية الكبرى وحركة التعمير والتطوير التي تمت في مدينة الرياض الزاهرة التي نعتبرها نموذجا طيبا للعواصم العربية الحديثة والناهضة ، وتجربتها الجديرة بالدراسة والتحليل . وتشاء المدينة إلا أن تكرم المنظمة واخواتها المدن العربية في شخص الأمين العام الاستاذ عبد العزيز يوسف العدساني وأمين مدينة القدس الاستاذ روحي الخطيب والمدير العام الاستاذ طالب الطاهر . فإلى مدينة الرياض العزيزة والمسؤولين فيها وافر الشكر والتقدير .

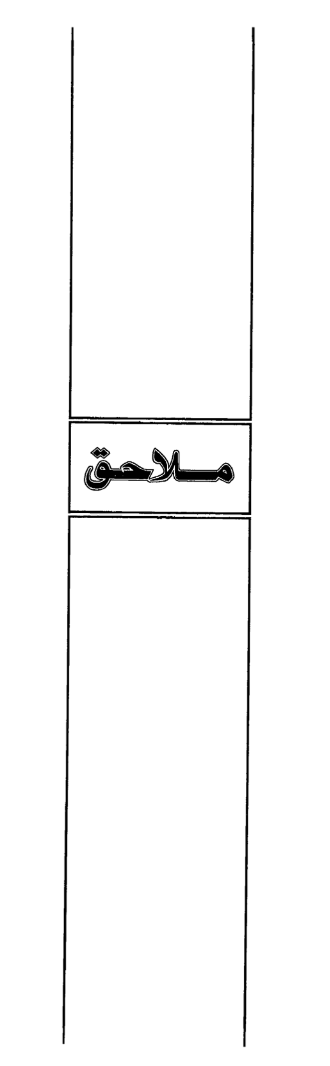
وفي مناسبة احتفالات المدينة ، نذكر المكرمة السامية وتفضل خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبد العزيز حفظه الله بالانعام على معالي أمين مدينة الرياض الاستاذ عبد الله العلي النعيم بوسام الملك عبد العزيز من الدرجة الممتازة تقديرا لجهوده وخدماته واخلاصه في العمل لتطوير المدينة وتقدمها ، ان هذا الانعام ليس تكريما لأمين المدينة ولمنتسبي الأمانة فحسب ، وإنما نعتبره تكريما لمنتسبي جميع البلديات العربية ودافعا لهم على مضاعفة جهودهم في خدمة مدنهم والنهوض بها .

ولكي نرد الفضل لأهله ، يسعد المؤتمر أن يرفع برقيات الشكر والتقدير والعرفان إلى خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبد العزيز ملك المملكة العربية السعودية ، وصاحب السمو الملكي الأمير عبد الله بن عبد العزيز ولي العهد ، وصاحب السمو الملكي الأمير سلمان بن عبد العزيز أمير منطقة الرياض وصاحب السمو الملكي الأمير سطام بن عبد العزيز نائب أمير منطقة الرياض ، ومعالي وزير الشئون البلدية والقروية والرئيس الأعلى للمعهد العربي لانماء المدن الاستاذ ابراهيم العنقري ومعالي أمين مدينة الرياض الأستاذ عبد الله العلي النعيم على استضافتهم هذا المؤتمر في بيت العرب في الرياض العزيزة وعلى ما غمروا أعضاءه به من حفاوة وتكريم ورعاية .

والمؤتمر يدعو الله العلي القدير أن يكلأ خادم الحرمين الشريفين وسمو ولي عهده الأمين بعنايته وأن يهبهما موفور الصحة والسعادة وأن يديم على المملكة العربية السعودية الشقيقة أمنها ورخاءها وازدهارها في ظل قيادتها الحكيمة .

والله ولـي التوفيـق

السابع عشر من رجب ١٤٠٦ هـ
الموافق السابع والعشرين من مارس (آذار) ١٩٨٦ م



ملاحق

الاطـار العـام
للموضوع العلمي للمؤتمر العام الثامن لمنظمة المدن العربية
الذي عقد في مدينة الرياض
(١٢ ـ ١٧ رجب ١٤٠٦ هـ ـ ٢٢ ـ ٢٧ مارس ١٩٨٦ م)

الموضوع : النمو العمراني الحضري في المدينة العربية :
المشاكل والحلول

مقدمــة :

تحركت منظمة المدن العربية منذ نشأتها تستهدف أخذ دورها في تصويب مسار قافلة النمو الحضري وإبداء رأيها في المشكلات التي تصادفها ، فكان تنظيمها للمؤتمر الأول المنعقد في عام ١٩٦٨ م ليتناول موضوع مقومات تخطيط المدن العربية ، ثم المؤتمر الثاني في ١٩٧٠ م ليعالج العلاقة بين تخطيط المدينة والتخطيط القومي ، فالمؤتمر الثالث في عام ١٩٧١ م عن التخطيط الاقليمي وعلاقته بالتخطيط الشامل ، والمؤتمر الرابع في عام ١٩٧٤ م عن صحة البيئة ، فالخامس في عام ١٩٧٧ م عن مشكلة الهجرة من الريف إلى المدن ، والسادس عام ١٩٨٠ م عن البلديات والخدمات الترويحية ، فالسابع عام ١٩٨٣ م عن ادارة وتنظيم المدن العربية ، ثم اختير للمؤتمر الثامن المقرر عقده في النصف الأول من عام ١٩٨٦ م موضوع قد يربط ما سبق من حلقات ويقدم نتائجه إلى المدن العربية لتستعين بها في مسيرتها الموفقة ـ بحول الله ـ عن طريق نموها العمراني الحضري وتطورها السريع ونهضتها الموفقة .

ويسعد المعهد العربي لإنماء المدن بوصفه المؤسسة العلمية والاستشارية المتخصصة للمنظمة ، تقديم عناصر الاطار العام للموضوع العلمي للمؤتمر العام الثامن للمنظمة .

الأهــداف :

دراسة النمو العمراني الحضري للمدينة العربية نظرياً وتطبيقياً والتعرف على أبعاده العمرانية والسكانية والاقتصادية والاجتماعية وغيرها ، وجذوره التاريخية والجغرافية والديموغرافية وسماته الدينية والسياسية والادارية ، وتتبع حركة التنمية الحديثة واتجاهاتها وأساليبها في التوفيق بين حركة التطور والتحديث وخصائص المدينة العربية وتراثها الإسلامي ، ثم استعراض مشكلات التنمية الحضرية وطرق وأساليب علاجها ، ودور مختلف الأجهزة المعنية في ذلك وعلى الأخص المدن والبلديات العربية .

العناصر الرئيسية للموضوع العلمي :

أولاً : أبعاد النمو العمراني الحضري :

* التعريف بالنمو العمراني الحضري :

- خضوع تصنيف المدن إلى اعتبارات : سياسية ، ادارية ، تاريخية ، ثقافية ، ديموغرافية ، اجتماعية ، معمارية وهندسية .
- نظم الحكم والادارة والأنظمة والتشريعات المتصلة بالجوانب العمرانية والنمو الحضري .
- السكان والاسكان .
- المساحة الحضرية والنمو العمراني .
- التركيب الاجتماعي .
- الجوانب الاقتصادية .
- السمات الخاصة والمميزة للمدن .

* النمو العمراني الحضري في المدن العربية :
- التوسع العمراني الحضري والغزو الحضاري الخارجي .
- أساليب التخطيط والتنظيم العمراني : محاولة ربط المدينة الحديثة بماضيها . وتعدد المدارس التخطيطية من رفض لازدواجية شكل المدينة ، إلى ضرورة الحفاظ على التراث مع استمرارية المسيرة الانمائية ، وعدم الانغلاق عن المد الحضاري الحديث ... الخ .
- تفاوت المدن في عدد السكان والمساحة والنشاط من دولة عربية إلى أخرى وفي داخل الدولة الواحدة .

- الاهتمام بالعواصم وبعض المدن الكبرى في مجالات : التخطيط ، المشاريع الانمائية ، التمويل ، التصنيع ، الاستثمارات ، الخدمات والمرافق العامة .
- نمو بعض المدن العربية نمواً خارقاً للمعايير والمقاييس المتعارف عليها .
- ربط النمو العمراني الحضري ، بالتنمية الاجتماعية والاقتصادية والخطة الشاملة للدولة .
- الحاجة إلى البحوث العملية والنظرية والميدانية ، عن ظاهرة النمو العمراني الحضري السريع ومؤثراته على أنشطة الخدمات العامة والبلدية .
- دور البلديات في حركة النمو العمراني الحضري .

* عوامل مؤثرة في النمو العمراني في المدن العربية :
- عوامل تاريخية وظروف جغرافية .
- عوامل دينية ، واجتماعية .
- عوامل سياسية وادارية .
- عوامل اقتصادية (تعدين ، صناعة ، تجارة ، سياحة) .
- عوامل أخرى متنوعة .

* النمو العمراني الحضري والحركة السكانية :
- الزيادة الطبيعية في النمو السكاني ، ونسبتها التي تختلف من مدينة إلى أخرى .
- ظاهرة النزوح من الريف والبادية إلى المدن ، وعلى الأخص المدن الكبرى ، والدوافع إليها ، وآثارها .
- الهجرة من الخارج وأسبابها ودوافعها ، وآثارها العامة والجانبية .
- حركة التصنيع والنشاط الاقتصادي ، وأهمية إيجاد توازن بينها وبين النمو العمراني الحضري .

* أنماط النمو العمراني الحضري في المدن العربية :
- تحديد الأنماط والتعريف بها وخصائص كل نمط ومعطياته وآثاره : عواصم ومدن كبرى ، مدن ساحلية ، مدن صحراوية ، مدن جبلية ، مدن سياحية ، مدن في مناطق زراعية .
- سياسة تخطيط المدن ومدى الحاجة إلى تنظيمها في المدن العربية .
- استخدامات الأراضي في ظل الظروف المتغيرة .
- التوسع غير المنظم في المساحة وآثاره .
- التوسع العمراني في المباني والمنشآت ، ومتطلبات التجهيزات الأساسية والمرافق العامة والخدمات العامة والبلدية .

ثانياً : مشكلات النمو العمراني الحضري :

وعلى الأخص في مدن الجذب السكاني وذات النشاط الاقتصادي والاجتماعي المتنامي :

* مشكلات سياسية وادارية :
- التقسيم الاداري (مقاطعات ، إمارات ، محافظات ، مناطق ، عمالات ، ألوية ، أقضية ، بلديات ... الخ) .
- التشريعات والنظم واللوائح والحاجة إلى تطويرها لمواجهة حركة التحديث والنمو .
- افتقاد النظرة العلمية وعدم الاستفادة من التنظيمات القائمة في نطاق المدن (جامعات ، معاهد بحوث ، هيئات علمية) .

*مشكلات تخطيطية وتنظيمية :
- افتقاد التخطيط العلمي للمدن وعدم الاعداد السليم لمواجهة التطور العمراني .
- قصور أجهزة البلديات عن متابعة تطورات العصر في مجالات : تخطيط المدن وتنظيمها ، انطلاقة التعمير والانشاء ، استخدامات الأراضي .
- قصور الامكانيات عن تطوير المرافق العامة والتجهيزات الأساسية : طرق وشوارع ، مياه ، صرف صحي .
- قصور أنظمة الحكم المحلي والادارة المحلية عن مسايرة حركة النمو العمراني الحضري المتزايد .

* مشكلات اجتماعية :
- النزوح السكاني من الريف والبادية إلى المدن عامة ، والمدن الرئيسية خاصة ، وآثاره على كل من المدينة والقرية .
- العمالة الوافدة من البلدان الخارجية : أنماط سلوكية ومستويات ثقافية واجتماعية متباينة .
- البطالة السافرة والمقنعة : وآثارها الضارة .

- التغيرات في التركيب الاجتماعي : وظهور حالات من عدم الاستقرار الاجتماعي والانحرافات السلوكية ، وبؤر الانحلال ، والجرائم .

* مشكلات اقتصادية :

- حركة التصنيع والتعدين : والنقلة الحضارية للمجتمع والآثار المباشرة والجانبية .
- المنشآت الاقتصادية والبنوك والحركة التجارية : ومتطلبات النمو فيها وتأثيرها على مرافق المدينة والحركة العمرانية فيها .
- السياحة : ووجوب تهيئة أماكنها وطرق الوصول اليها بما يجذب السائحين فان اختل التوازن كان التأثير عكسياً .
- الزراعة : والتأثير العكسي للتنمية الحضرية .

* مشكلات الخدمات العامة :

- حركة النمو العمراني وإنتشار المساكن والمباني بمعدلات عالية وقفزات سريعة وعدم الموازنة مع متطلبات التنمية من الخدمات العامة والبلدية في : المواصلات ، المدارس ، المستشفيات ، الأندية ، دور الملاهي والترويح والحدائق والمنتزهات ، النظافة العامة وحماية البيئة ومراقبة الأغذية .
- مشكلات أخرى :
  - ★ الكوارث الطبيعية : سيول وفيضانات ، عواصف وأعاصير ، زلازل وبراكين .
  - ★ مشكلات متنوعة .

ثالثاً : اقتراح الحلول للمشكلات :

* نتائج دراسات وتحليلات علمية ومقارنة .
* نتائج دراسات تطبيقية وميدانية .
* اقتراحات لحل المشاكل العاجلة .
* خطط وسيطة المدى وطويلة الأجل تعرض للمشكلات وحلولها .
* دور المدن والبلديات في عرض المشكلات واقتراحات حلها .
* دور منظمة المدن العربية والمعهد العربي لإنماء المدن .
* أفكار وآراء أخرى .

استبيان
للمدن العربية الأعضاء
حول الموضوع العلمي للمؤتمر العام الثامن لمنظمة المدن العربية
الذي عقد في مدينة الرياض
(١٢ ـ ١٧ رجب ١٤٠٦ هـ ـ ٢٢ ـ ٢٧ مارس ١٩٨٦ م)

الموضوع : « النمو العمراني الحضري في المدينة العربية ـ المشاكل والحلول »

أولاً : أهداف الاستبيان :

١) التعرف على حركة التطوير الحديثة في المدينة العربية واتجاهاتها وأساليبها ، ومدى توافقها مع مقتضيات الحفاظ على السمات العربية والتراث الإسلامي لمجتمعاتنا الحضرية .
٢) ظاهرة النمو العمراني الحضري السريع وآثارها على الخدمات العامة والبلدية .
٣) المشكلات الحالية والمتوقعة لهذه الظاهرة حسب المعايشة الواقعية ونظرة المسئولين في المدن والبلديات ومقترحاتهم لحلها .
٤) مساهمة المدن والبلديات في اثراء المادة العلمية لموضوع المؤتمر وعلى الأخص في الجانب التطبيقي .
٥) تجميع الآراء وتشجيع الاجتهاد وتنسيق الخطوات بين المدن والبلديات العربية لتحقيق الأهداف المشتركة لنهضتها وتقدمها .

ثانياً : بيانات عامة :

١) اسم المدينة : ____________ الدولة : ____________
٢) عدد السكان : ____________ المساحة الكلية : ____________ كم٢
المساحة المعمورة : ____________ كم٢
أحياء قديمة ____________ ٪ ، حديثة ____________ ٪ ، مشتركة ____________ ٪
المساحة الخضراء (حدائق ومتنزهات) ____________ ٪
٣) سمات مُميزة للمدينة :
أ ـ ☐ عاصمة دولة ☐ عاصمة اقليم / محافظة
☐ عاصمة مركز / مقاطعة ☐ أخرى★
ب ـ ☐ ساحلية ☐ صحراوية ☐ جبلية
☐ في منطقة زراعية ☐ في منطقة صناعية ☐ أخرى
٤) نشاطات المدينة :
☐ تجارية ☐ صناعية ☐ تعدينية ☐ سياحية ☐ أخرى
٥) المرافق العامة : مثل (المياه ، المجاري ، الكهرباء ، التليفونات ، الطرق ...) .
☐ متوفرة بمستوى عال ☐ فوق المتوسط
☐ متوسط ☐ أقل
٦) الخدمات العامة : مثل (دور العبادة ، التعليم ، الصحة ، الأمن ، البلدية ، الثقافة ...)
☐ متوفرة بمستوى عال ☐ فوق المتوسط
☐ متوسط ☐ أقل
٧) تطورات حضرية ملموسة :
☐ اجتماعية ☐ اقتصادية ☐ تخطيطية ☐ معمارية ☐ أخرى

ثالثاً : مشكلات النمو العمراني الحضري :

١) سياسية وادارية :

* التقسيم الاداري وتحديد وضع المدينة :

☐ مناسب ☐ إلى حد ما ☐ غير مناسب

* التشريعات والنظم ومسايرتها لحركة التطوير :

☐ مناسبة ☐ إلى حد ما ☐ غير مناسبة

* التجاوب في تنفيذ التشريعات والنظم :

☐ جيد ☐ متوسط ☐ ضعيف

* المشاركة الشعبية أو الوطنية :

☐ فعالة ☐ إلى حد ما ☐ غير فعالة

* مشاركة الجامعات والهيئات العلمية :

☐ موجودة ☐ إلى حد ما ☐ غير موجودة

٢) تخطيطية وتنظيمية :

* التخطيط العلمي لمواجهة التطور العمراني :

☐ مأخوذ به ☐ إلى حد ما ☐ غير موجود

* إعداد أجهزة البلدية لحركة النمو الحضري :

☐ قائم ☐ متوسط ☐ ضعيف

* الامكانات المالية المتاحة :

☐ كافية ☐ إلى حد ما ☐ قاصرة

* الامكانات البشرية المتاحة :

☐ كافية ☐ إلى حد ما ☐ قاصرة

٣) اجتماعية :

* حركة النزوح السكاني من داخل الدولة للمدينة :

☐ ظاهرة عامة ☐ نشطة

☐ متوسطة ☐ غير محسوسة

* حركة الهجرة من خارج الدولة للمدينة :

☐ نشطة ☐ متوسطة ☐ ضعيفة

* الهجرة من المدينة لجهات أخرى :

☐ نشطة ☐ متوسطة

☐ ضعيفة ☐ غير موجودة

* مدى تأثير حركة الهجرة على أنماط الحياة الاجتماعية :

★ إيجابيات :

☐ ارتفاع المستوى الثقافي ☐ اكتساب عادات حميدة

☐ تفاعلات مفيدة للمجتمع ☐ أخرى

★ سلبيات :

★ زيادة غير مرغوبة في السكان ☐ عدم التجانس السكاني

☐ عادات وتقاليد مغايرة ☐ أخرى

* مشكلات متنوعة :

☐ السفور ☐ الاختلاط بين الجنسين

☐ التفكك الأسري ☐ تقليد المجتمعات الحضرية الغربية

☐ زيادة نسبة الجريمة ☐ زيادة حوادث المرور

☐ أخرى

٤) اقتصادية :

* تأثيرات سلبية لحركة التصنيع والتعدين :

☐ الصحة العامة ☐ تلوث البيئة
☐ أخطار المهنة ☐ أخرى

* تأثيرات سلبية للمنشآت الاقتصادية والبنوك والبيوت المالية والتجارية على :

☐ المرافق العامة ☐ حركة النقل والمواصلات
☐ التكدس في مناطق النشاط الاقتصادي ☐ أخرى

* تأثيرات عكسية على النشاط الزراعي :

☐ بالهجرة إلى مناطق التحضر في المدن
☐ نقص الأيدي العاملة في الزراعة
☐ ارتفاع تكاليف الزراعة ☐ أخرى

٥) مشكلات الخدمات والمرافق العامة :

* عدم التنسيق بين قفزات النمو الحضري ومتطلباته من الخدمات العامة والبلدية :

☐ إسكان ☐ مدارس
☐ مستشفيات ☐ نقل عام
☐ إنشاء ورصف الطرق ☐ مياه
☐ صرف صحي ☐ كهرباء وإنارة
☐ حدائق ومتنزهات ☐ نظافة عامة
☐ حماية البيئة ☐ مراقبة الأغذية
☐ أخرى

* صعوبة مواجهة حركة التحضر السريع بالامكانات المتاحة :

☐ اعتمادات مالية غير كافية
☐ قوى بشرية غير معدة أو مدربة
☐ مسايرة ضعيفة للتقدم العلمي والتكنولوجي
☐ أخرى

٦) عوامل أخرى (غير منظورة) قد تضاعف من حجم المشاكل في المجتمعات الحضرية :

☐ سيول وفيضانات ☐ زلازل وبراكين
☐ عواصف وأعاصير ☐ أخرى

رابعاً : مقترحات لحلول المشاكل :

* التخطيط المسبق :

☐ شامل ☐ إقليمي ☐ محلي

* البحث والدراسة العلمية (نظرياً وتطبيقياً) :

☐ دعم قطاع البحث بأجهزة المدن والبلديات والمحليات .
☐ الاستفادة من الهيئات والمنظمات العلمية في نطاق المدن مثل : الجامعات والمعاهد ومراكز البحوث في التعاون مع المدن والبلديات على دراسة مشاكلها وإيجاد الحلول المناسبة لها .
☐ تكثيف العمل الميداني والتحرك في مواقع المشاكل .
☐ الاهتمام على المستويات العليا بمشاكل النمو الحضري في المدن ودعم المحليات بالامكانات المالية والعناصر البشرية القادرة والمدربة .
☐ حصر المشاكل العاجلة وترتيبها في أولويات وسرعة مواجهتها حتى لا تتفاقم .
☐ عقد الندوات واللقاءات على المستوى الوطني والمحلي لمتابعة توصيات ومرئيات المؤتمرات والندوات الدولية والاقليمية في مواجهة مشكلات التحضر .

☐ مقترحات أخرى (تذكر ... ويمكن إرفاق أوراق أخرى) .

____
____
____
____
____
____
____
____
____
____
____
____

· ☐ يرجى التأشير على المربع المختار .
★ أينما تؤشّر قرين لفظ (أخرى) يرجى ذكرها أو إيضاحها .

ملحوظة : وضع هذا الاستبيان في صيغة مبسطة للتعرف على آراء المدن والبلديات ، ويسعد المعهد تلقي أية تفصيلات أو مرئيات أخرى عن الموضوع ، مع أخلص التمنيات بمزيد من التقدم والرقي لمدننا العربية الحبيبة .. والله ولي التوفيق ،،،

(قائمة الأشكال والصور)

الجزء الأول : القسم الأول

البحث الثالث عشر :

البحث السابع عشر

القسم الثاني

البحث الأول

البحث الثاني :

البحث الرابع :

البحث الخامس :

البحث السادس :

الجزء الثاني :

البحث الأول :

البحث الثاني :

البحث الثالث :

البحث الرابع :

البحث الخامس :

البحث السادس :

البحث السابع :

البحث العاشر :

البحث الحادي عشر :

البحث الثاني عشر :

البحث الثالث عشر :

البحث الرابع عشر :

البحث الخامس عشر :

البحث التاسع عشر :

البحث الحادي والعشرون :

كلمة أخيرة

الدكتور محمد عبدالله الحماد

تميز الموضوع العلمى الذى اختير للمؤتمر العام الثامن للمنظمة بأنه من الموضوعات التى تحظى باهتمام كافة المنظمات والهيئات العلمية والجامعات ومراكز البحوث التى تعنى بأمور المدينة وتطويرها ومعالجة القضايا المترتبة عليها .

ولاشك فى ان ظاهرة النمو العمراني الحضرى هي اكثر المشكلات التى تواجه المدن فى العالم خاصة فى الدول الصناعية المتقدمة ...الا ان انتشار ظاهرة التحضر فى دول العالم الثالث (الدول النامية) ومن ضمنها الدول العربية جعل هناك اهتماما عالميا واقليميا ببحث هذه الظاهرة نظريا وتطبيقيا والتعرف على ابعادها

لقد كشفت البحوث والدراسات التى قدمها لهذا المؤتمر نخبة من الخبراء والباحثين عن آفاق جديدة فى اظهار ابعاد مشكلات وقضايا النمو العمرانى وأهم الحلول العملية والجادة فى هذا المجال ... كما اظهر الاستبيان الذى شارك فيه اكثر من ثلث المدن الاعضاء الصورة الحالية فى معظم المدن والعواصم العربية ومدى اهتمامها بمواجهه مشكلات النمو والتوسع العمرانى والزيادة السكانية مما كان له دور كبير فى استكمال وصقل الحقائق النظرية التى اظهرتها البحوث النظرية .

واسفرت اجتماعات المؤتمر وجلسات اللجنة العلمية المنبثقة عنه ، ومناقشات البحوث وتحليلات الاستبيان ، عن بعض التوصيات الهامة فى معالجة مشكلات النمو العمرانى الحضرى ووضع الحلول الجادة فى تصحيح مسيرة التخطيط الحضرى للمدن العربية .

والمعهد العربي لانماء المدن وهو يقوم بطباعة واصدار البحوث العلمية للمؤتمر العام الثامن لمنظمة المدن العربية ليدعو جميع الباحثين والمختصين الذين شاركوا بدراساتهم وابحاثهم العلمية ان يتلقى ، اية اقتراحات او تعديلات او تجديدات فى الصورة النهائية لتلك البحوث ، كما يناشد فى نفس الوقت جميع المهتمين بشئون المدن العربية فى كافة مجالاتها و الجامعات ومراكز البحوث العربية المتخصصة ابداء ملاحظاتهم او مرئياتهم في عرض الموضوع العلمى ونتائجه وذلك بهدف تلافى اوجه القصور عند اصدار الطبعات القادمة بحول الله او بعض ابحاثها خاصة وأن المعهد يسعى الى ابراز بعض مشكلات النمو العمرانى الحضرى فى المدن العربية عن طريق اعداد الدورات التدريبية والندوات العلمية واصدار الدراسات البحثية المتخصصة فى مجالات الخطط والمشروعات المستقبلية للمعهد بمشيئة الله .

ولا يسعنا فى الختام الآ أن ندعو الله أن يوفقنا جميعا لخدمة تطوير المدن العربية ومعالجة مشكلاتها على اسس متينة من التخطيط العلمى السليم ... وما التوفيق الا من عند الله تعالى .. انه نعم المولى ونعم النصير .

تفاصيل محتويات موضوعات البحوث

(الجزء الأوّل)

القسم الأول : بحوث ودراسات نظرية عامة

★ البحث الأول : (النمو العمراني في المدينة العربية ... المشاكل والحلول)

مقدمة ـ مسئولية بناء المدن ـ التخطيط العمراني بين النظرية والتطبيق ـ التخطيط العمراني جزء من التنمية الاقتصادية الاجتماعية ـ مشاكل المدينة العربية في المناهج الدراسية ـ

★ البحث الثاني : (إنماء المدن الصغيرة والمتوسطة كوسيلة لتوجيه التحضر)

مقدمة ـ توجهات التنمية العمرانية ـ الاطار النظري ـ التوزيع السكاني في المدن ـ بعض أساليب معالجة مشكلة التحضر ـ تحسين ظروف الحياة في المدن الكبيرة ـ تنمية المناطق الريفية ـ تنمية المدن الصغيرة والمدن المتوسطة ـ تحديد حجم المدن الصغيرة والمتوسطة ـ وظائف المدن الصغيرة والمتوسطة ـ الأطر العامة لتنمية المدن الصغيرة والمتوسطة ـ تنمية المدن الصغيرة والمتوسطة في إطار وطني ـ تنمية المدن الصغيرة والمتوسطة في إطار التنمية الاقليمية ـ تنمية المدن الصغيرة والمتوسطة من الداخل ـ الحد من نمو المدينة الصغيرة والمتوسطة ـ النمو الشامل والمتوازن للمدن ـ

★ البحث الثالث : (التخطيط العمراني الحضري ـ مشكلاته ومستقبله)

مقدمة ـ النمو العمراني الحضري وتطور المدن الكبرى ـ تطور المدن الحديثة ـ التخطيط الداخلي للمدن والمراكز الحضرية ـ الخطة الداخلية للطرق والشوارع في المدن والمراكز الحضرية ـ استخدامات الأراضي الوظيفية ـ النطاقات والمناطق الداخلية ـ التخطيط الاقليمي للمدن والمراكز الحضرية ـ العلاقات الوظيفية بين المدن والمناطق الريفية ـ تركيب أقاليم المدن ـ دور الأقاليم الريفية في التخطيط الاقليمي للمدن ـ مشكلات التخطيط العمراني الحضري ـ مستقبل التخطيط العمراني الحضري ـ تخطيط المدن ودوره في معالجة مشكلات مراكز العمران الحضري ـ

★ البحث الرابع : (المدينة في العالم الثالث ... قضايا ومشكلات)

مقدمة ـ المدينة بين الرؤى الكلاسيكية والمحدثة ـ المكان ـ السكان ـ التبعية ـ فقراء الحضر ـ خاتمة ـ

★ البحث الخامس : (إدارة التنمية العمرانية .. مشكلات وحلول)

مقدمة ـ ما هية الموضوع ـ أهمية الموضوع ـ فروض البحث وخطته ـ التمييز بين النمو العمراني والتنمية العمرانية ـ المشكلات الإدارية ـ مشكلات النمو العمراني السريع ـ مشكلة اتساع مفهوم التنمية العمرانية ـ مشكلات الاجهزة الادارية ـ المشاركة الشعبية ـ الحلول ـ الحلول المتعلقة بالنمو العمراني ـ الحلول المتصلة بالأجهزة الإدارية ـ الحلول المرتبطة بالمشاركة الشعبية ـ صور المشاركة الشعبية ـ خاتمة عامة

★ البحث السادس : (دراسات معمارية وتخطيطية لتحسين البيئة السكنية القديمة في المدينة العربية)

مقدمة : التعرف على البيئة السكنية القديمة بالمدينة العربية ـ المميزات الحضارية والبيئية بالمناطق القديمة بالمدينة العربية ـ أثر التطور التكنولوجي على البيئة السكنية القديمة ـ اقتراحات تحسين البيئة السكنية القديمة بالمدن العربية

★ البحث السابع : (نحو تخطيط المدينة العربية ... إقليم المدينة)

مقدمة ـ الزيادة السكانية والتحضر العالمي ـ ترتيب المدن المليونية في العالم ـ نمو المدينة العربية واسبابه ـ أنماط النمو في المدينة العربية ـ عوائق النمو العمراني ـ النمو والاراضي الزراعية ـ الأراضي الزراعية كعائق للنمو العمراني ـ نمو المدينة والحجم الأمثل ـ مشكلات النمو العمراني للمدينة العربية ـ الحلول والاقتراحات ـ سياسات تخطيطية ـ مستويات الحل ـ اقليم المدينة والنمو العمراني

★ **البحث الثامن : (مشكلة البطالة السافرة والمقنعة وآثارها الضارة في الوطن العربي)**

مقدمة ـ تعريف البطالة ـ الاسلام ومشكلة البطالة ـ أسباب البطالة في الوطن العربي ـ الظروف الاجتماعية والثقافية ـ الظروف السياسية ـ الدورة الاقتصادية ـ الكوارث الطبيعية ـ أسباب أخرى متنوعة ـ آثار البطالة وأضرارها ـ سبل علاج مشكلة البطالة في الوطن العربي ـ خاتمة

★ **البحث التاسع : (المشكلات الإدارية للتنمية الحضرية العربية)**

مقدمة ـ مشكلات التنمية الحضرية بالتركيز على المشكلات الإدارية ـ التنمية الحضرية ـ التنمية الحضرية كاستراتيجية قومية ـ مستلزمات إدارة التنمية الحضرية العربية ـ أدوات تنفيذ سياسات وخطط التنمية الحضرية ـ مشكلات التنمية الحضرية العربية ـ الانسان العربي والمشكلات الاجتماعية للتنمية الحضرية ـ أثر التنمية الحضرية على الإدارة العربية ـ المشكلات الإدارية للتنمية الحضرية العربية ـ مواجهة مشكلات التنمية الحضرية العربية

★ **البحث العاشر : (الآثار المترتبة على النزوح السكاني من الريف والبادية الى المدينة)**

مقدمة ـ أنماط النزوح السكاني المتمثلة في الهجرات الداخلية ـ دوافع النزوح السكاني ـ النظريات المفسرة للنزوح السكاني ـ النزوح السكاني ومشكلات التكيف الاجتماعي ـ الحلول المقترحة والتوصيات ـ

★ **البحث الحادي عشر : (التحضر والتغيرات في التركيب الاجتماعي وأثر ذلك على الجريمة والانحراف)**

نشأة المدينة العربية ـ التحضر في العصر الحديث ـ التحضر والتغيرات في التركيب الاجتماعي في المدينة العربية المعاصرة ـ أنماط التحضر في الوطن العربي ـ الخصائص العامة لسكان الوطن العربي ـ المدن الرئيسية في الوطن العربي ـ التحضّر والهجرة ـ التحضر والتركيب العائلي ـ التحضّروالتفكك العائلي

★ **البحث الثاني عشر : (الهجرة والعمالة الوافدة وآثارهما الإجتماعية والثقافية على المدينة العربية)**

مفهومات أساسية ـ الدراسات السابقة ـ لماذا الهجرة ـ لماذا المدينة العربية ـ الهجرة من الريف الى المدن ـ العمالة الوافدة ـ الآثار الثقافية ـ الآثار الاجتماعية ـ من أجل مدينة عربية أفضل

★ **البحث الثالث عشر : (حدود الكثافة البنائية والسكانية في المناطق الحضرية)**

مقدمة ـ الأرض السكنية ـ الكثافة في المناطق السكنية ـ بعض المؤشرات التي تدعم تواجد الكثافة العالية ـ بعض المؤشرات التي تتعارض مع تواجد الكثافة العالية ـ أمثلة من الكثافات في بعض الدول العربية والاجنبية ـ الاستنتاجات والتوصيات

★ **البحث الرابع عشر : (مشكلة حماية بيئة المدينة العربية من المخلفات الصلبة ـ حلول ومعالجات)**

جمع المخلفات الصلبة ـ مكونات المخلفات الصلبة ـ التحلل الهوائي ـ أهداف جمع المخلفات الصلبة ـ كميات وخصائص المخلفات الصلبة ـ المشاكل التي تعاني منها المدن في عملية جمع ونقل المخلفات الصلبة ـ أنواع المخلفات الصناعية الصلبة ـ تأثيرات المخلفات الصلبة على البيئة ـ تصريف المخلفات الصلبة ومعالجتها ـ الطرق المستعملة للتخلص من المخلفات الصلبة

★ **البحث الخامس عشر : (تلوث البيئة كنتيجة للنمو العمراني في المدينة العربية وأثر ذلك على التراث الانساني العربي)**

مقدمة ـ مشاكل عامة تؤدي الى تلوث البيئة ـ تلوث البيئة ـ تلوث الهواء ـ التلوث الضوضائي ـ تلوث الماء ـ تلوث الأرض ـ حلول مقدمة

★ **البحث السادس عشر : (دور الهيئات العربية للمواصفات والمقاييس في تطور النمو العمراني الحضري في البلدان العربية)**

★ **البحث السابع عشر : (المسجد في تخطيط المدينة العربية)**

مقدمة ـ المسجد ـ المسجد في المدينة العربية في العهد العثماني ـ المسجد في فترة الاستعمار الغربي ـ المسجد في المدينة العربية الحديثة ـ المسجد في بلدان الجزيرة العربية ـ المقترحات لإعادة توزيع المساجد

القسم الثاني : بحوث ودراسات تطبيقية عن المدن السعودية

★ **البحث الاول : (نمو وتطور المحيط العمراني المعاصر في المملكة العربية السعودية).**

مقدمة - الخلفية التاريخية - النظام الشبكي في الدمام والخبر - النظام الشبكي في الرياض - تقسيم الأراضي - مشروع تمليك المساكن لموظفي أرامكو - الملز - تقنين الاتجاهات المستحدثة وإكسابها الشرعية - الشبكة الكبرى - مخطط الرياض - قطعة الأراضى المربعة والفيلا

★ **البحث الثاني : (العلاقة بين تطوير المطارات الدولية والمدن في المملكة العربية السعودية)**

مقدمة - العلاقة العمرانية بين المطارات والمدن - تطوير حركة الطيران في المملكة - الحاجة إلى مطارات دولية جديدة - تخطيط وتصميم المطارات الجديدة - العلاقة الإقتصادية بين المطارات والمدن - تخطيط - استخدام الأراضي في المطارات

★ **البحث الثالث : (النمو الحضري وأثره على أجهزة الإدارة المحلية - دراسة تطبيقية على مدينةالرياض)**

تمهيد - النمو الحضري في مدينة الرياض - النمو الحضري والكفاءة الإدارية لأجهزة الإدارة المحلية في مدينة الرياض - مظاهر الخلل في التوازن بين المقدرة الإدارية للجهاز الإداري وحجم المتطلبات المنشودة - جوانب إعادة التوازن بين المقدرة الإدارية للجهاز الاداري في مواجهة المتطلبات المنشودة منه

★ **البحث الرابع : (النمو العمراني الحضري في مكة المكرمة - المشاكل والحلول)**

نشأة مكة المكرمة ونموها العمراني - النمو العمراني الحضري في مكة المكرمة بعد الإسلام - تحديد ملامح النمو العمراني القديم في مكة المكرمة - النمو العمراني الحديث في مكة المكرمة - تحديد ملامح النمو العمراني الحديث - توفير الخدمات في النمو العمراني الحديث في مكة المكرمة - ضرورة إعادة تخطيط المناطق الجبلية المركزية بمكة المكرمة

★ **البحث الخامس : (مخططات الأراضي في مدينة مكة المكرمة)**

توطئة - مشكلة البحث وأهدافه - المنهج والأسلوب ومصادر البيانات - الإفتراضات العلمية - الدراسات السابقة في مجال الأراضي - البعد الزمني لقيام المخططات وتطويرها - التوزيع الجغرافي للمخططات - استعمال الأراضي في المخططات - مساحة قسائم الأرض في المخططات - أسعار الأراضي في المخططات - التنمية والإعمار في المخططات - أثر المخططات على النمو العمراني في مكة المكرمة - الخلاصة ومناقشة النتائج

★ **البحث السادس : (الأنماط السكنية بمدينة الطائف)**

مقدمة - مشكلة الدراسة وأهدافها - منطقة الدراسة - دراسات المناطق السكنية بالمدن - معلومات البحث وكيفية جمعها - متغيرات الدراسة - طرق تحليل معلومات البحث - الانماط السكنية بمدينة الطائف - التحليل الخرائطي

★ **البحث السابع : (استخدامات المساحات الخضراء بمدينة مكة المكرمة)**

توطئة - تحديد المشكلة - أهداف الدراسة - مصادر الدراسة - المنهج والأسلوب - تصنيف المساحات الخضراء في مدينة مكة المكرمة - تصنيف الحدائق في مكة المكرمة - وظيفة الحديقة العامة في مكة المكرمة - مستقبل الحدائق العامة في مكة المكرمة - النتائج التي توصلت لها هذه الدراسة

البحث الثامن : (المحافظة على البيئة من خلال المراقبة المحلية لأساليب التخلص من الفضلات في مدينة ينبع الصناعية)

مقدمة ـ المصادر الرئيسية للفضلات ـ تنظيم التخلص من الفضلات ـ التخطيط لتصريف الفضلات ـ اعداد مناهج تنظيم التخلص من الفضلات ـ اعداد المعايير ـ التحكم بجودة الهواء تنظيم التخلص من مياه الفضلات ـ تنظيم التخلص من الفضلات الصلبة ـ تطبيق سياسة تنظيم التخلص من الفضلات ـ التوعية على تنظيم التخلص من الفضلات ـ التوصيات

★ **البحث التاسع : (مدينة الجبيل ـ تخطيط وبناء)**

مدينة الجبيل القديمة ـ مدينة الجبيل الصناعية ـ المنطقة الصناعية ـ المنطقة السكنية ـ منطقة المطار والمنتزه وجزيرة الباطنة ـ التعليم ـ التدريب ـ العناية الصحية ـ الطاقة الكهربائية ـ الاتصالات السلكية واللاسلكية ـ المراكز التجارية ـ البستنة والتشجير ـ منطقة المطار ـ منطقة المنتزه ـ مواصفات الهيئة الملكية ـ خاتمة

(الجزء الثاني)

القسم الأول : بحوث ودراسات تطبيقية عن المدن العربية

★ **البحث الأول : (النمو العمراني والحضري في المدينة العربية (العراق) المشاكل والحلول)**

مقدمة - الخلفية النظرية .. دراسة نظرية لمفهوم النمو الحضري للمدينة العربية - مشكلات النمو الحضري والعمراني في المدينة العربية - المقترحات والحلول لمشكلات النمو العمراني والحضري ودور الدولة في وضع سياسة للنمو الحضري والعمراني في المدينة العربية.

★ **البحث الثاني : (الاتساع المساحي للمدن - الآثار القائمة والمتوقعة - دراسة تطبيقية عن بعض المدن العراقية)**

مقدمة - دوافع النمو المساحي للمدينة - النقل - الضوابط الطبيعية - الضوابط البشرية - الضوابط الأخرى - نمط نمو المراكز الحضرية - أنماط النمو المساحي للمدينة - خصائص نمو المراكز الحضرية في العراق - الآثار التي يتركها النمو المساحي على البيئتين الحضرية والريفية - المقترحات

★ **البحث الثالث : (فضاءات السابلة في المدن العراقية وتطورها المستقبلي)**

مقدمة - كيفية الوصول الى الهدف - المؤشرات الحركية والفنية - سرعة الحركة - الحركة - التركيب الفضائي لحركة السابلة في محيط المستوطنة - تحديد قياسات الثوابت والمواصفات لتجهيزات المشاة - شروط امكانية التسريب - معدات حركة المشاة - تصنيف فضاءات السابلة - متطلبات أنواع حركة المشاة - تطور الأفكار حول التنظيم الفضائي - التنظيم الفضائي لوحدة تخطيطية مبسطة - التنظيم الفضائي لمركز المستوطنة

★ **البحث الرابع : (النمو العمراني الحضري في مدينة بغداد)**

عملية التحضر في المدينة العربية وبنيتها - عملية النمو الحضري لمدينة بغداد وتطورها التاريخي - واقع النمو الحضري الحالي والمتوقع لمدينة بغداد - الجهود التخطيطية المبذولة لإعداد التصميم الأساسي لمدينة بغداد والسيطرة على النمو الحضري فيها - مشاكل ومعالجات النمو الحضري في مدينة بغداد

★ **البحث الخامس : (الخصائص التخطيطية لمدينة بغداد منذ نشأتها وحتى عام ١٩٥٨ م)**

مقدمة - تأسيس مدينة بغداد وتوسعها - التصاميم الأساسية لمدينة بغداد - التصميم الأساسي لمدينة بغداد ١٩٥٦ م - الخلاصة والتوصيات

البحث السادس : (مستقبل التطور الحضري في الكويت)

مقدمة - الهدف - الأبعاد المستقبلية للتنمية الحضرية - النمو الحضري في المدن الجديدة

★ **البحث السابع : (الزياة الطبيعية في النمو السكاني في الكويت ١٩٧٥م - ١٩٨٠م)**

مقدمة - مستويات واتجاهات الزيادة الطبيعية - المواليد - الوفيات - الزيادة الطبيعية - الزيادة الطبيعية والنمو السكاني - دور الزيادة الطبيعية على مستوى التجمعات الصغرى - الخاتمة -

★ **البحث الثامن : (النمو العمراني الحضري لمدينة الشارقة)**

تعريف سريع بالإمارة - النمو العمراني للمدينة - القطاعات الرئيسية - التوسعات المختلفة - مرافق الخدمات العامة والبيئة الأساسية - قطاع الماء والكهرباء - شبكة من الطرق الحديثة - مصنع السماد - الجسور والانفاق والحدائق - اضخم مشروع في منطقة الخليج - المواصلات العامة - المساكن الشعبية - الموانىء البحرية والجوية - النشاط الاقتصادي ومرافقه في الشارقة - القطاع السياحي والترويحي - مقصب الشارقة المركزي

★ **البحث التاسع : (التهيئة العمرانية في تونس)**

مفهوم التهيئة العمرانية العام - تاريخ نشأة فكرة التهيئة العمرانية بتونس - أدوات التهيئة المستعملة في تونس - التخطيط من أجل المواطن وبمشاركته - التيارات والمدارس الخارجية المؤثرة - أهم قوانين التهيئة من أجل تنظيم الفضاء - بعض دراسات التهيئة - مخططات التهيئة العمرانية أبعادها وحدودها

★ **البحث العاشر : (النمو العمراني الحضري لمدينة تونس - التناقضات وآفاق حلولها)**

المقدمة - إنحلال النسيج العمراني بالمدينة العتيقة وأرباضها - الحالة التي عليها المدينة العتيقة - أهم التوجهات العمرانية لمعالجة أوضاع المدينة العتيقة - تطور النسيج العمراني وتكثفه في المدينة الحديثة - خاصيات هذا التطور - التوجهات العمرانية لبلدية تونس في مجابهة هذه المشاكل - آفاق تعديل التطور العمراني الحضري بمدينة تونس

★ **البحث الحادي عشر : (مشكلة النقل في المدينة العربية والبحث عن حلول - دراسة عن مدينة قسنطينة)**

أسباب مشكلة النقل في مدينة قسنطينة - أهمية وحجم المدينة - موقع المدينة - تأثير الموضوع - النمو غير المتوازن للمدينة - تركز الطلب على النقل والمرور - ضعف الخدمة بالنقل العام - قلة عدد الطرق الرئيسية والسريعة بالمدينة - الشكل العام للشبكة - الخصائص الهندسية للطرق - قلة ساحات الوقوف - طريقة تقاطع الطرق - عوئق السير على الأقدام - الحاجة الى النقل والبحث عن الحلول

★ **البحث الثاني عشر : (النمو العمراني في المدينة العربية الكبيرة - حالة خاصة بمدينة حلب)**

مدن الحضارات القديمة - مدن الإسلام - التكوين العام للمدن الإسلامية - واقع المدن الإسلامية والمؤثرات السياسية والاجتماعية والاقتصادية - الإستعمار الاوربي وأثره على بنية وتكوين المدينة العربية الإسلامية والنتائج التي ترتبت عن ذلك - حركة السكان - الاستقلال السياسي والتطور الاقتصادي والآثار المترتبة على تطور المدينة العربية - حلب - الموقع والتكوين العضوي الفيزيائي والعوامل التاريخية المؤثرة في تطور مدينة حلب - التطور السكاني والعوامل المؤثرة - تطور المخطط العمراني - مخطط يونغ التنظيمي - رؤوف باشا ومخطط حلب - المخططات العقارية والتنظيمية أثناء الانتداب الفرنسي حتى الآن - مخطط كوتون - الحركة السكانية - النظام العمراني والإجراءات الحقوقية الخاصة لتنفيذ المخطط التنظيمي - حزام الفقر والمناطق المخالفة - العوامل المؤثرة في الاجراءات البلدية الأخيرة - الإجراءات في المدينة القديمة والحفاظ عليها وتطويرها - تعديل الواقع التنظيمي في المناطق الحديثة من المدينة - الإجراءات المقترحة لتطوير حزام المخالفات في المدينة

★ **البحث الثالث عشر : (النمو العمراني السريع لمدينة حلب ، الاسباب - النتائج - الحلول)**

النتائج - الحلول والإقتراحات

★ **البحث الرابع عشر : (النمو العمراني في مدينة حمص وتقديم الحلول المناسبة للمشاكل العمرانية)**

لمحة تاريخية - الوضع الراهن لمنطقة الدراسة - الوصف - المسح الميداني للوضع الراهن - المشاكل والحلول - حول القسم الواقع ضمن السور - حول القسم الواقع خارج السور من منطقة الدراسة - مسابقة مركز مدينة حمص

★ **البحث الخامس عشر : (النمو العمراني لمدينة حمص وحلول مشاكل شبكة توزيع المياه العذبة)**

مجال البحث - توريد المياه العذبة قبل عام ١٩٣٥ م - النمو العمراني وشبكة المياه العذبة (١٩٣٥ - ١٩٥٠) - المرحلة الثانية (١٩٥٠ - ١٩٧٠ م) - المرحلة الثالثة (١٩٧٠ - ١٩٨٤ م) - توسيع الشبكة لتلبية حاجة المستقبل - الخلاصة والنتائج

★ **البحث السادس عشر : (المدن الكبرى - مشكلاتها وتطلعاتها - دراسة في آثار النمو الحضري لمدينة القاهرة)**

★ **البحث السابع عشر : (النمو العمراني والحضري ومشكلات الاسكان بمدينة القاهرة)**

موضوع البحث - أهداف البحث - منهج البحث - الإطار التصوري لمشكلة النمو العمراني الحضري والإسكان في مدينة القاهرة (المشكلة والحلول) - عوامل النمو الحضري في مدينة القاهرة ومشكلة الاسكان - بعض مظاهر ومؤشرات

المشكلة الإسكانية في مدينة القاهرة - حلول مقترحة لمواجهة مشكلة الإسكان في القاهرة - في مجال التخطيط العمراني الحضري - في المجال الاقتصادي الفني - في المجال الاجتماعي التنظيمي

★ **البحث الثامن عشر : (مشكلة المواصلات في مدينة القاهرة - طبيعتها وكيفية مواجهتها)**

مقدمة - تمهيد - الآثار السلبية الناجمة عن مشكلة المواصلات على النواحي الصحية - المواصلات وتلوث الهواء - الآثار الصحية الناجمة عن تلوث الطريق - الآثار السلبية الناجمة عن استنفاذ مشكلة المواصلات للموارد المتاحة - تزايد نسبة الجرائم في المجتمع - زيادة حجم النفقات - استنفاذ الوقت في المواصلات

★ **البحث التاسع عشر : (الاسكندرية عام ٢٠٠٥ م وتحديات الإنماء الحضري)**

مقدمة - نشأة مدينة الاسكندرية وتطورها العمراني - وصف وتكوين المدينة - أبعاد مشاكل النمو الحضري للإسكندرية - الدراسات السكانية والاجتماعية والاقتصادية - استراتيجية وأسس التخطيط الشامل للإسكندرية الكبرى حتى عام ٢٠٠٥ أهداف تخطيط العناصر والمكونات الأساسية - توصيات التخطيط الشامل لحل مشكلات الإسكان والخدمات والمرافق - الاسكان - التعليم - الثقافة-الشئون الصحية بالاسكندرية - الإمداد بالمياه - الصرف الصحي - الكهرباء - المواصلات السلكية واللاسلكية - التخطيط الشامل للطرق والنقل والمرور - النشاطات الاقتصادية والاستثمارية المطلوبة - الحفاظ على التراث والبيئة

★ **البحث العشرون : (النمو الحضري المتسارع بمدينة الخرطوم الكبرى - نشأته - مكوناته - دوافعه)**

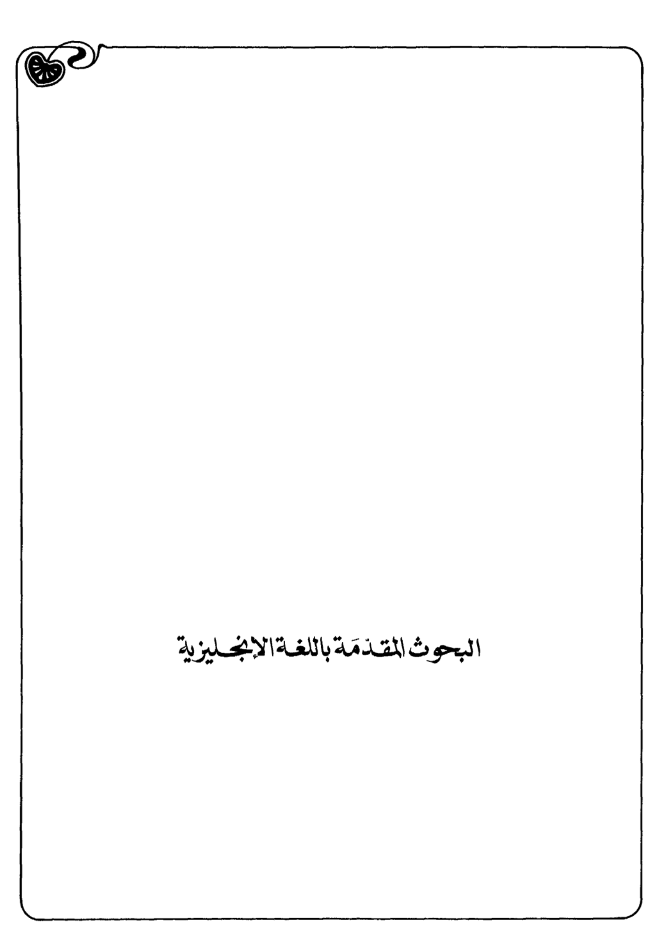
مقدمة - مصادر البيانات وصعوبة القياس - نشأة ونمو مدينة الخرطوم الكبرى - مكونات النمو الحضري بمدينة الخرطوم الكبرى - الزيادة الطبيعية - الهجرة الداخلية - ملاحظات ختامية

البحث الحادي والعشرون : (المستوطنات الشعبية في الخرطوم الكبرى)

على المستوى الدولي - على المستوى القومي - على مستوى الخرطوم الكبرى - علي المستوى المحلي - جبرة - أمبدّة - حالة السكن - الصحة - النقل - التعليم - المشاركة الشعبية - نتائج البحث - القضايا الأساسية - المرحلة القادمة للبحث

البحث الثاني والعشرون : (الآثار الاجتماعية للهجرة على المدينة العربية - دراسة للمتغيرات السوسيود يمغرافية في العاصمة السودانية)

الهجرة وديناميات التغير الإجتماعي - التحرك الجغرافي للسكان - القوانين المفسرة لظاهرة الهجرة - علاقة الهجرة بظاهرة النمو الحضري - الهجرة الوافدة الى السودان - انعكاسات الهجرة الريفية على مدينة الخرطوم - أثر الهجرة على التوزيع السكاني في الخرطوم - ملاحظات حول بعض الآثار الإجتماعية للهجرة على العاصمة السودانية - الهجرة والجريمة - الخلاصة



البحوث المقدَّمة باللغة الإنجليزية

area and focuses on the utilization of the ecological systems and values in the plan.

Investigations are necessary to understand the ecological function of the following elements: soil, geomorphology, water, climatic conditions, vegetation and wildlife. Special attention is given to the interaction between these elements and man, as the environment is the result of a process in which man is strongly involved.

Sometimes it seems that ethics and aesthetic values are pushed aside by "scientific values". But these two items are also an essential part of design and planning processes. Besides the ethic and aesthetic values of the designer, values of the "users" (for example inhabitants) are equally important considerations. These values are, as stated previously, firmly rooted in ones culture.

To get acquainted with the values of the users it is ncessary to know the special meaning people attach to thier environment. Considerable research in this field has already been accomplished and I should like to give you two important results of this research in regard to environmental design and planning.

I Designs are often incongruous with the experiences of the users, Generally the reasons are:

Designs are based too much on maps where specific features of the site from the users view are mostly neglected.

Designs are focused too much on structure and form and too little on practical use and their actual functioning within a particular cultural context.

II People experience their environment as organic and coherent and not simply as a sum of single elements and qualities. It is important for them to know how the environment operates as a unity in relationship to their own activities. Less important are the structures of the environment and the planning of elements. People generally experience **their** environment as a unity in which the parts are organized in accordance with cenrtain aims, such that each part forms the conditions for other parts. Thus, it is of little use to investigate single elements for planning purposes without considering their function and their function within the environment.

How users think about these matters is of great importance. Experience of a particular environment is highly individual and differs from place to place and from man to man. Only careful research can identify these differnces. Nonetheless, this kind of research is necessary to create relevant ethic and aesthetic values upon which competent design and planning should also be based.

Recent research activities directed toward environmental psychology and the ecology of man's habitat has been of **great** help. These scientific areas direct attention to the interaction between man and environment. More specifically they deal with the influence of designed spaces and forms on human behaviour and the influence of the human behaviour on particular spaces and forms of the environment.

These considerations are the most relevant items for improvement in the environmental **design** and planning process from the point of view of the landscape architect. It is clear that environmental design and landscape planning is a very complicated matter focusing on an interaction between man and his environment.

This paper illustrates some of the ways designers can develop a view of environmental reality and how they can learn to understand the interrelationships, trade-offs and impacts of a particular design and how they can develop a more comprehnsive strategy for designing within a particular environment and cultural context.



7 HOW TO DESIGN FOR MORE ECOLOGICALLY COMPATIBLE ENVIRONMENTS ?

Pieter W. Germeraad (MLA)

In general it is accepted that a liveable surrounding is based on an adaptation between man and environment (basic ecological principle). This paper presents the relevant items necessary, to create a harmonious reciprocal adaptation between man and environment.

In general the starting point for all our planning activities is the existing landscape both natural and man-made.

The first question arising is:
How can we describe the landscape and what items are relevant for its creation? A generally accepted definition of landscape is: "the visible part of the earth determined by the coherence of and the interaction between soil, water, geomorphology, climate, flora, fauna, and man".

Furthermore the landscape can be seen as the result of a process which started in the past and goes on until now.

An essential part in this process is ones culture. It has had a significant influence on our landscape in the past and also in the future it will have a great influence on the development of ones landscape, therefore to know the culture and history of a country in which you work is extremely important, in creating a good environmental plan.

One of the most relevent items of culture is that culture always deals with an identified group and has a certain pattern. By studying this pattern, especially the coherence between the elements of culture of the group, we learn of these processes, both physical (i.e. buildings, roads, industries) and non-physical (i.e. religion, aesthetics).

Both process and pattern are important to know from the point of view a particular culture of a social group. When studying this item it is also important to know that culture is the result of a process that started in the past and can be seen as a historical product which is given through generation after generation.

Each generation selects and rejects centain elements from the past. The results of these selections and rejections are that certain elements disappear and new elements are brought in but the string with the past is never completely broken. We describe this with the concept of "historical continuity" which means that present human behaviour is nearly always based on linkages to the culture of the past. The landscape is a physical representation of this phenomena.

Besides culture the landscape is strongly influenced by ecology or natural processes. In the past these processes alone were responsible for the features of the landscape and man could only adapt to these processes since he was not able to control them. In those times nature was commonly seen as a threat. From the 17th century till now man has been able to use and change natural processes for his own benefit. Nature is no longer a threat. The result of this alteration was that man generally achieved dominance over nature. Several ecological catastrophes were the result and harm was done to both people and the natural environment. At this moment current thinking is re-evaluating the interrelationships between nature, environmental planning and man and it is more and based on ecological considerations.

Now what should one know about ecology to establish a workable plan ?
Principally we plan along two lines:

- First, one searches for the ecological standards which make it possible to predict environmental impact relating to the use of specific segment of the environment.
- Second, one searches for guide-lines and limiting conditions relating to the development of the specific

to be saved, they cannot be isolated, to be left standing as individual monuments with bared party walls, in reversal of the original condition. The Arab Medina is a complex matrix like a honeycomb and the whole of the fabric must be brought into repair and upgraded coherently.

The support of city authorities determined to create and preserve the right environment for their historic buildings and the people who live in them is essential for the success of the conservation policies and for the historic qualities of the city.

The presentation of this paper, including the illustrated section showing designs for the redevelopment of Baghdad is intended to take 40 minutes. If further time is allowed the paper will be supplemented with a section on the historic buildings legislation for Baghdad.



it is. The buildings reflect the general qualities and caliber of the existing ancient houses which are being restored.

The essential principle is that the designs are sympathetic to the original city structure in scale, texture and form while being intrinsically modern in design. Thus it should be possible to walk in to the redeveloped sections of the city, to recognise them as late Twentieth century buildings at once by their detail, but to feel a total continuity between them and the older adjacent areas where groups of traditional houses are being restored and equipped to serve as homes which permit a lifestyle more congruent with our modern age. This is conservation at its most purposeful. Buildings which can be adapted sympathetically for extension of their original function are very much better conserved than those which are fossilised or frozen in a futureless statement of their past. For buildings which form an intricate living mass a significant future can be assured only by making them part of the community life. The isolated, conserved building surrounded by slums is condemned by its environment, however magnificent it may be in itself. A much humbler building in a sympathetically up-graded environment is more meaningful and will serve more effectively to perpetuate the historic patterns of life.

In the traditional areas constant renewal of buildings has meant that the large majority of buildings may not be historically significant in themselves, but this majority forms the matrix into which the jewels are set - and without that matrix these jewels are deprived of much of their meaning. So it follows that if the historic houses themselves are to survive they must be retained in their context and thus the argument for conservation extends to whole areas of the city. Conservation thus becomes a policy for an area rather than a reprieve for a single building.

Lifestyles cannot be frozen. If the buildings are to continue in use they must be adapted, as they always have been, to the changing circumstances. So rehabilitation and improvement must be coupled with restoration, and air-cooling equipment; and modern sanitary fittings must be incorporated into the old structures. New methods of waterproofing and structural protection can be employed. Patterns of use of the buildings which in the past have brought about degradation can also change.

The problems that beset the conservation architects in Baghdad are more complex than may first appear. To begin with, the life span of the materials has been reached in many cases. Mortars have decayed, mud roofing systems are no longer repairable or maintainable in the traditional manner and fundamental to all is the fact that timber which is intergral to the structure has succumbed to termites. In some instances, conservation almost becomes replication. While many of the more valuable and intricate components of the buildings can be saved much of their essential structure may well prove to be in need of total renewal.

Architect concerned with conservation have to make judgments in which integrity and archaeological values play a part. Conservation is not simply the art of bringing back to its condition when it was new. It is a more subtle process, involving retention of as much as possible of the early or original surviving fabric while newly inserted material is clearly expressed as the replacement which it actually is.

Like other great cities, Baghdad is conscious of its monumetal architecture and has instituted major conservation programmes for its great buildings. These, the Shrines and the great Madrassas, have been maintained and enhanced. It is encouraging that next stage of the programme is to ensure that they are set in zones of traditional builiding which have been conserved so that the scale and character of monument and setting retain the original relationship. Fortunately many of the important houses of the city are in these conserved areas. The lesser buildings can be brought into repair with the encouragement of schemes of assisted self-help. The programmes of repair and conservation for historic buildings start with identification and listing and carry forward into thorough programmes of physical repair. The principles that govern this work rely upon retention of as much as possible of the original material. Where replacement is necessary, it is on the basis of like with like, incorporating the additional protections which modern technology can offer. Failing brick and termite-eaten timber are replaced by brick suitably protected by damp courses and in good mortar and by timber impregnated with insect-killing chemicals. Modern services are introduced discreetly but honestly. Craftsmanship in wood, glass and metal is repaired or replaced by the work of modern craftsmen using the ancient techniques. There is always a temptation to improve. What earlier builders left undone or what they might have wished to do had the money been available, can now be done by over-zealous restorers. With care and discretion, some earlier errors or omissions can be made good, but the general rule is to respect the model which the past has left and to restore it, with the minimum adaptation, to the needs of future generations.

By its very nature the Arab Medina, cannot effectivly be conserved in part. If important individual houses are

kowledge of Eastern lifestyles and attitudes. But the adaptation of western Law to an Arab situation raises as many questions as does the adaptation of western technology to the Arab way of life. In many instances technology appears to run counter to the established way of life and sense of community among Muslims. This conflict has much to do with the sence of resentment currently felt by many of the more traditional communities. This apparent paradox must be resovlved, if future Arab towns are truly to reflect the Muslim ethic. East and West have long exerted an important influence upon each other, but in each case, that influence can only be relevant to an Islamic condition if it lies within overall precepts which should perhaps be defined as follows:-

> The fundamental unity of creation- "TAWHID." This unity is reflected in the objectives of community welfare- "ISTISLAH". The concept of 'AMANA', which is perhaps best translated into Englis as 'benificence', together with justice-'ADL'- and 'ILM', or moral understanding, provides the interpretation which makes the system of urban organisation and government essentially value-related. Hence, self importance in buildings or in people becomes abhorent and the community welfare paramount. These concepts translate into built form by the mutual adherence of housing in the cities and the similarity of scale and height which they display. The community, therefore, becomes the determinant of the form and no one individual seeks to superimpose himself through the dominance of this buildings upon the remainder. Under this ethic, only the mosque is the dominant building and that only by reason of its function as the focus of urban life.

The whole concept might be summarised within the term 'KHALIFAH', in the sense that it means man's dominion coupled with his trusteeship. Islam, while recognising the dominance of man in the natural order of things, stresses his responsibilities in accepting that dominance, with the welfare of God's world and the community at large being the objective. The system thus benevolently absorbs the individual to its greater welfare and good and and to his own advantage.

It is difficult to relate this ethic, this approach and this background to the self-assertive arrogance of the high structures erected by wealthy dominant individuals or equally wealthy and dominant corporate bodies. In this lies the dilemma that differentiates the nature of the Muslim problem from other forms of town-planning. The city of grandeur and self-aggrandisement seems fundamentally opposed to the Muslim ethic, whereas a city in which the buldings group and cohere to form a great urban matrix seems inherently and essentially Muslim.

In redesigning some parts of the city centre of Baghdad according to such principles, we have been able to demonstrate that it is possible to match the conflicting demands of technology, historic buildings and the Muslim ethic.

Around two of the greatest mosques of the city of Baghdad large areas of traditional housing had been destroyed under a policy of slum clearance, which was abruptly halted in 1980 as the result of conference of conservation, held in the city under the auspices of the Amanat al-Assima. Following that abrupt change of direction, our recommendations were that a completely new policy should be inaugurated. Consequently, a programme of rehabilitation of the best of the traditional housing was put in hand, simultaneously with redevelopment of the areas subject to slum clearance. In this redevelopment traffic is to be redirected into a basement zone, above which rises a complex matrix of buildings containing community and welfare facilities in the form of offices and shops, hotels and housing. A new system of housing was devised in which the lower levels within the basement were served by vehicles and the upper levels provided air-conditioned accommodation looking out into individual private courtyards, maintaining the principle of an even height across the city struture. The previous complex interlocking of courtyard housing was echoed in the new designs.

Construction progress has been slowed by financial restrictions due to the war, and although the basements themselves have been built, none of the superstructures has been started.

The design involves the building of covered souks which act as natural pedestrian routes, linked to the adjacent mosques, and to lanes leading through the housing areas. The texture and quality of the city is respected in the use of traditional materials, which are handled in a distinctly modern way without any deliberately historical overtones. So the citizen living in the historic heart of Baghdad may in the future find himself master of a house with all modern facilities, a small courtyard of his own, a basement containing his storeroom and cars and able to walk down a pedestrian street to his office, his shops, or his consulting rooms. In these designs, there is no pretence at a past historical style. Nor is there any attempt to make the building or the environment appear older than

6 THE EIGHTH CONFERENCE OF THE ARAB TOWNS ORGANISATION TO BE HELD IN RIYADH 1986

JOHN WARREN

THE ETHICS OF URBAN GROWTH IN ARAB CITIES

Although Arab cities are predominantly Muslim, it is increasingly true that their form is determined by factors outside the lifestyle and ethics of Islam. Consequently, the urban designer to-day must pay attention to a variety of features and factors which lie outside the sense of community and communal purpose which is one of the most important gifts of the Prophet to his followers.

The historic Muslim city- the traditional Medina - is a thing of the past which, if it is be recreated, will have a somewhat different form as a response to new conditions and circumstances. We are now in an intermediate stage where the fast growing Arab city has taken on many charecteristics that flow from international and technological influences, whose effects are in direct opposition to the qualities of the earlier cities of Islam. To some extent this is both inevitable and good. Modern man must exploit technology for the advantages it offers and technology inevitably shapes the environment. The problem posed, therefore, is the contrast between the technological qualities of the environment and the right-minded desire of Muslims that the city should reflect the ethic of an Islamic society.

All too often we have seen the simple-minded solution imposed. The application of historical symbols or of variations upon historical themes to the fabric of buildings has been the response of Muslim and non-Muslim architects alike, and the results have left the serious-minded lamenting. Every significant expanding Arab city contains examples of concrete framed structures faced with pointed arching and bricks of decorative geometry which display a totally superficial understanding of the problem and can only be described as a shallow or irrelevant response to the need to reflect the ethics of Islam in urban form.

In parallel with the overt historicism which is used to disguise modern architecture runs the thread of genuine history. The long and rich history of Arab development has left the ancient cities of Arab world with a legacy of urban form that only recently has come to be valued for its potential. So the expanding modern Arab city is a compound of technology and historicism. Sometimes it also has a true historic core.

If there is genuine desire to weld such components into a positively Islamic Arab form, the task must be tackled by balancing the demands, opportunities and qualities of technology against the fundamental concepts of Islam. These are more easily understood by a Muslim, but since they are basic and universal they should be capable of expression in simple terms which can be transmitted to planners and architects of different backgrounds, who may, for one or another reason, find themeslves working in the Arab city.

Planning history demonstrates that urban forms are influenced by the legal background, against which they are built. Under Islam the fundamental legal framework derives from the concepts laid down by the Prophet and which are effectively codified in the "Shariah". the Shariah is a formula for man's behaviour. His profession of the Faith is a statement of his commitment and resolve to work within that formula. At a supplementary practical level, the 'Urf' provides guidelines which are not mandatory, but nevertheless have been of major effect. Urf is the law of common consent. It largely reflects the concept of natural justice. In modern life these two ancient precepts are overriden by practical controls set out in ordinances and laws issued by states and towns, which give precision to the generalities of the Shariah and force to its implementation. These controls are often the product of experience in other parts of the world. I have myself been responsible for drawing up historic buildings legislation for one great Islamic city and, in doing so, have necessarily drawn upon experience in the West, in conjunction with

Difficulties were also experienced in relating the provisions of long-range master plans for the Kingdom's cities to the resource allocation and budgeting process. This was largely because of the nature of the plans which had been produced by foreign consultants, which did not give adequate attention to the need for rapid implementation, and therefore made it difficult to identify programmes and projects required to put the plans into effect.

However one of the encouraging features of the emerging administrative system in Saudi Arabia is that it is relatively quick to respond to major problems as they are experienced, and there have been a number of significant changes introduced in recent years aimed at over-coming the difficulties of implementation.

As a result of the consideration by the Council of Ministers of the problems of coordination, a resolution was issued approving the principle of coordination between projects and the introduction of a special organization within the Ministry of Municipal and Rural Affairs for the coordination of projects. There have been three related developments:-

1. The establishment of a Supreme Committee for Projects Coordination, headed by the Minister for Municipal and Rural Affairs, and including the Ministries of Industry and Electricity, Communications, and Agriculture and Water. This committee is responsible for the coordination of general policies in relation to public utilities, and the determination of priorities between major programmes.

2. the creation in the major cittes of the Kingdom of development coordination committees, the major purpose of which is to coordinate the implementation of approved projects.

3. The establishment within the Ministry of Municipal and Rural Affairs of the General Directorate for Projects Coordination. This bridge between the coordination of broad policies and programmes (carried out under (1) above) and the project coordination which is now beginnig to take place in the major urban areas (as in (2) above).

The main functions of the new Directorate have been described as follows (Kadi, 1976):-

1. To review the investment programme of government Departments and Municipalities, and to prepare time schedules for their implementation within the framework of annual and Five-year Plans;

2. To review design criteria, formulate standard specifications for public utility projects and guidelines for the coordination of activities; and

3. To supervise the activities of Coordination Directorates and Committess in the main regions and cities, and to supply date and suport for planning, design and implementation studies.

Major changes have also occurred in the types of plan produced by the Ministry and by the Planning Departments of the major Municipalities. Having learned the lessons of the first round of Master Plans prepared by consultants, and taking advantage of the increase in professional resources available as a result of the Goverment's policies in training and higher education, much more attention has been given to the production of plans which emphasize the action that should be taken if their policies are to be effectively implemented. The all plans prepared since the mid-1390's AH (1970's CE) have devoted more effort to the elaboration of Action plans (which are to be implemented within a ten-year period) and to the definition of Execution Plans which set out specific projects to be implemented on an annual basis, within the framework of the Five-year National Development Plans. In this way attempts are being made to bridge the gap between long-range strategic planning and the need for short- term investment programmes which can be related to the annual budget cycle. Although the system could not yet be described as fully effective, it is indeed encouraging to see the responsible authorities taking action to tackle one of major problems facing urban and regional planners.

There have not as yet been many attempts to implement what was described above as "stimulation" - the positive encouragement and stimulation of activity to implement planning proposals, particularly in relation to the private sector. However, this is a relatively new concept to planners in the Kingdom, and it is hoped that the system will prove as responsive to this new approach as it has been to others, so that quality and efficiency of the kingdom's system for planning and development can continue to improve.

about future action required.

The important point about both of these examples however is not the particular form that they take, but that they represent a recognition of the need to set up specific structures to deal with the problem of implementation, and of the fact that impementation is a multi-agency problem which cannot be effectively tackled by the planners in isolation.

Planning - Budgeting Systems

The term "planning - budgeting systems" refers to a variety of approaches which are concerned with co-ordinating the various stages of the planning and implementation process and the various agencies involved in it, but which focus in particular on strengthening the links between planning and budgeting (Robinson, 1972). The importance of improving such co-ordination has been strongly expressed by Caiden and Wildavsky (1974):-

"Plan implementation depends on the planner's ability to ensure that public sector moves consistently toward plan opjectives; governmental resources must be directed towards this end, and not diverted away from plan purposes. If the plan is to be meaningful, it must be reflected in the budget. If the plan goes one way and the budget another, the plan is simply ignored."

There are a variety of planning-budgeting systems available, most of which have been developed from a system known as the planning-programming-budgeting system (PPBS) developed for use by the American Federal Governmet in the 1960's. Systems modelled on, or similar to PPBS have been applied in many situations, in both the public and private sectors, and in developed and developing countries. There are many descriptions of the method, amongst the most useful of which are Novick (1973), Eddison (1975), and Krueckeburg and Silvers (1974).

As its name suggests, PPBS consists of three main elements. The planning element involves indentifying goals and objectives, formulating alternative courses of action, selecting an option and deciding on the best allocation of resources. Programming basically means organizing and controlling the activities that have to be undertaken when carrying out planning decisions. Budgeting refers to the process of transforming the decisions made in the planning and programming elements of the system into a financial plan for a set period, usually one financial year.

Although there are many difficulties in applying a full PPBS system for the first time, the principles upon which the method is based are extremely useful in thinking about the problems of effective implementation, and are highly recommended to planners concerned with or involved in implementation.

THE SITUATION IN THE KINGDOM OF SAUDI ARABIA

The discussion up to this point has been in general terms, because the lessons are important for all planners who have to deal with problems of rapid urban growth - which includes most of the Arab countries represented at this conference. This final section of the paper however briefly describes the situation in the Kingdom of Saudi Arabia, and gives some idea of the problems which have been experienced, and the solutions which have been adopted or proposed.

It is by now well known that Saudi Arabia has, in recent years, been experiencing growth at unprecedented rates. Much of this growth has taken place in the Kingdom's towns and cities, which have had to cope with a pace of growth totally beyond the Kingdom's previous experience. At the same time, the kingdom's institutions for planning and development were relatively new and inexperienced - the Ministry of Planning is only 15 years old and the Ministry of Municipal and Rural Affairs was only established in 1395 AH (1975 CE). It is not therefore surprising that the Kingdom should have experienced all of the problems of implementation which have been mentioned above (Daghistani and Lee, 1982).

The variety of ministries and agences involved in urban development, together with the rapid rates of development, inevitably created problems of coordination. At the level of policy and programme formulation it was found that the activities of independent Ministries, each pursuing their own objectives, sometimes led to conflicting policies, and frequently to the implementation of programmes which did not achieve their objectives fully because of the absence of supporting actions from other agencies. In other words, the absence of adequate machinery for coordination led to difficulties in fully achieving policy objectives.

Many plans - even realistic ones - are not implemented because these resources are not available in the right quantity, at the right place and at the right time.

There are a number of techniques which can help the planner to structure the implementation problem and to set it within a time framework. It is not the purpose of this paper to describe these techniques, simply to draw attention to their usefulness - there are a number of basic and specialist texts available for those who are interested (e.g. Goodman and love, 1980; Conyers and Hills, 1981; Roberts, 1974; Lockyer, 1969). The principal techniques likely to be useful are as follows:-

- Project Breakdown Structure (PBS)
- Bar Charts.
- Network Techniques, such as Critical Path Analysis (CPA) and Programme Evaluation and Review Technique (PERT).

However, although these techniques can be very useful in helping the planner to structure the implementation problems (i.e. to identify which parts of the plan are dependent on others), and to decide on the sequence in which activities should be carried out, they will be much more effective if employed as part of a broader approach to the management of the planning and implementation process. Conyers and Hills (1984) classify the variety of approaches which are available into two main types : implementation management systems and planning-budgeting systems. However they emphasize that these should not really be thought of alternatives, since it may be desirable in many cases to adopt a system which incorporates elements of both.

There are many kinds of implementation management systems which have been developed using the techniques referred to above, a variety of reporting or monitoring procedures, and various management techniques to control or coordinate the individuals or agencies involved. Two examples of these are Programming and Implementation Management (PIM) and the operations room system, Conyers and Hills, 1984 .Both were developed in developing coutries to cope with the problem of implementing development projects, and both have been used in several countries. Although their use must be carefully adapted to the needs and circumstances of particular situations , they are useful examples of the kind of approach that can lead to more effective implementation. The following description is based on the work of Conyers and Hills (1984).

Programming and Implementation Management (PIM) was first developed in Kenya in the early 1970's. The background to and details of its development are described in Belshaw and Chambers (1972) and Chambers (1974). The system has three main elements :

1. An annual programming exercise (APE).
2. A monthly management meeting (MMM).
3. A monthly management report (MMR).

The annul programming exercise involves deciding on those projects to be implemented during the forthcoming annual planning period. It requires agreement amongst staff from the various ministries involved about the priorities and phasing of projects, and it produces an agreed assignment of responsibilities for implementation, with an agreement about the resources needed. The progress of implementation through the year is monitored at the monthly management meetings, and is documented in the monthly management report, which acts as an operational control device.

The operation room system originated in Malaysia in the late 1950's. It has been described as "a simple but ingenious technology for project planning, scheduling and monitoring, emphasizing the imperatives of inter-agency coordination, and the establishment and maintenance of time schedules." (Esman,1972)

The basic feature of the system is a central room - the operations room - which is used for regular meetings of those involved in the implementation of projects, and contains up-to-date information about the progress of all projects.

According to Conyers and Hills (1984) the main advantage of the operations room system is the way in which project records are maintained in a highly visible form, and used as a focus for all discussions on the planning and implementation of projects. This helps to bring together the various individuals and agencies involved, to focus their attention on implementation progress and problems, and to encourage them to take on-the-spot decisons

Organization of Planning and Implementation

It is widely acknowledged that implementation is about organizations and their motivations (Williams, 1971; Bracken 1981). Indeed, Waterston (1965) concluded that «The successful implementation of a plan is largely a matter of proper organization and administration.» At the most basic level, implementation means motivating or persuading people to behave in accordance with a policy. But in the field of urban and regional development, the complexities of the numerous agencies involved, the variations in their resource bases and their control powers, and the complexity of the formal and informal negotiations that surround both the preparation and the implementation of policies, make implementation one of the most formidable tasks facing planners.

The problems created by this multi-organizational character of implementation are clearly revealed in a classic study by Pressman and Wildavsky (1973) of the American Economic Development Administration. This study highlighted the problem that numerous actors and agencies, each working to its time scale, and with its own sense of priorities, will tend to create all kinds of problems in the way of actions of others, not necessarily because of deliberately sought conflict, but because their preferences for the use of means to achieve agreed objective are different and inconsistent. This kind of situation can rapidly create an «organizational problem» beyond the experience or the competence of the principal participants. The result is that a long sequence of negotiations and approvals may be necessary among the differnt groups and agencies, and even a small step forward in implementation can become fraught with organizational problems.

As Bracken (1981) emphasizes, «the value of Pressman's and Wildavsky's analysis is that it shows that the process of public policy implementation is essentially a series of continual and inter-related decisons involving a multiplicity of actors, none of whom have marked degree of control over the whole situation. Implemenation then can never become the discreet task that designing or generating a plan can be, and the essential internalization of learning through experience is that much more difficult to achieve.»

In other words, many or the problems of plan implementation can be attributed to organizational factors, including inadequate coordination between professional planners and others involved directly or indirectly in the planning process and lack of coordination between these other individuals or organizations, especially the various components of the government's administrative machinery.

Content of Plans.

It has been suggested (e.g. Rondinelli (1979), Bracken (1981).) that many plans are doomed to «failure» from the start because of their content, mode of preparation and presentation. Some of the major characteristics which are responsible for these plans which, in order to accommodate uncertainty and be flexible are too vague to provide useful guidance for implementation; plans which are designed to inappropriate standards, and which do not reflect local conditions, aspirations or needs (especially where plans are prepared by foreign consultants); plans which are inadequately costed, so that they appear to be more attractive than they really are.

As long as twenty years ago attention was drawn to the need for plans to be realistic in terms of the resources available for implementation, and the political and administrative capacity required to support and implement them. «A good plan is realistic, and a realistic plan does not set unattainable targets» (Waterston (1965)).

The need to prepare plans which are realistic in terms of the capacity and resources available to implement them means that those people involved in, or affected by their implementation should also be involved in their preparation. This is necessary for two reasons - first, to make sure that the plan is based on accurate and realistic information, and second because those concerned are more likely to be committed to the proposals if they have been involved in their formulation.

The presentation of plans is also important for implementation. The support of those people involved is more likely to be forthcoming if they are presented in a form which they can easily understand, and which indicate clearly what role they are expected to play, or how they will be affected.

Management of the Implementation Process.

It was suggested earlier that implementation involves mobilizing, organizing and managing the resources needed to undertake the actions required by the plan. These resources include finance, manpower and equipment.

2. The required resources must be available.

3. You must have the ability to assemble, control and manage these resources to achieve what is desired.

4. Where others are involved in carrying out specific implementation tasks, you must be able to communicate to them exactly what is required and by when, and generally be able to influence the way in which they carry out their responsibilities.

The critical importance of communication, influence and coordination in the implementation process is emphasized by Bracken (1981):-

The mere availability of statutory planning powers does not by itself ensure the effective implementation of any policy. Indeed it takes far more than the formulation of an apparent answer to any public problem on paper to achieve a useful outcome. Communicating the policy to those involved and convincing them that it is a valid approach, and securing and allocating the ncessary resources, are essential. Moreover, as the financing, implementation and management of urban plans and programmes involve a large number of central government agencies there is a **major** communication problem. Moreover, urban plans and policies need to relate to a wide range of other policy documents, and co-ordination with their intentions also poses a major challenge .»

In addition to the need for improved coordination with other public sector agencies, there is one further aspect of implementation which is of critical importance to planners. It is what Roberts (1964) calls stimulation -the positive encouragement and stimulation of activity to implement plans. This is of particular importance in relation to the private sector, as much of the development of our towns and cities is carried out by them. If we expect individuals and land developers to carry out their development in accordance with our plans and policies, then we should be prepared to devote some of the planning effort to encouraging them to do so. At the lowest level, this means developing a more effective system of passing on planning information to the public - using all the media systems which are available. Planners cannot really blame individuals for wanting to carry out develoment which is not in accordance with the plan if no-one has made any effort to communicate the plan's provisions to them. The extra efforts involved by this approach should pay off not only in more effective implementation, but also in a reduction of applications for development which should be refused, and the creation of a better awareness of planning and policies.

A more radical approach would be for our towns and cities to have powers to assemble sites for public and private development, which could be used in a positive way to secure the implementation of planning objectives. Whatever method - or combination of measures - is adopted, the results are likely to be positive, for people usually respond more favourably to encouragement than to prohibition. Although such an approach would require new skills on the part of the planner, and would involve yet another claim on scarce professional resources, the potential benefits could be significant.

FACTORS AFFECTING PLAN IMPLEMENTATION.

Many different factors influence the process of plan implementation, but Conyers and Hills (1984) suggest that four main types of factors can be identified:-

1. Nature of the planning process.
2. Organization of planning and implementation.
3. Content of plans.
4. Management of the implementation process.

Nature of the Planning Process

Many of the problems of plan implementation are directly related to the tendency - which has already been commented on - to view planning and implementation as two separate and unrelated activities. A change of attitude is required which recognizes that implementation is not merely one of the stages in the planning process, it is actually the main purpose of that process. Given that recognition, the planning profession and planning education should make sure that adequate attention is given to developing, understanding and applying improved methods of implementation, so that the benefits of planning can be more clearly demonstrated.

necessary to achieve a plan's objectives, is not therefore simply an activity carried clearly set out the actions necessary for their objective to be achived are not really worthy of the same plans - for however good they may be in technical or design terms, without a programme of action designed to put them into effect, they are unlikely to result in changes in the real world. And a plan which is not capable of implementation - whatever its merits in internal technical terms - is of not practical use to a planning agency or to society.

In spite of the unarguable importance of implementation within the planning process, there is remarkably little concern for the topic in planning literature. A search of nine major and basic texts dealing with urban and regional planning (Alden & Morgan, 1974; Chadwick, 1971; chapin, 1965; Glasson,1974; Hall,1974; Ostrowski,1970; Mcloughlin,1969; Robinson,1972) revealed that six of them did not even refer to implementation in the index, and of the three that did, one dealt with the topic in less than one page, one allocated four pages to the subject, and only one devoted a chapter to it. In journals dealing with urban and regional plannig there is an abundance of material dealing with techniques of plan formulation and evaluation, and the physical, out at the end of the planning process - it is **the purpose** of the planning process. All too often it is assumed by planners that planning is only about producing a «good» plan, and that once this has been done, and the plan has been approved by the appropriate authority, then somehow the necessary action to implement the plan will be taken.

In fact this is a very misguided view of the nature of planning, and one which is very largely accountable for the failure of many plans to achieve their objectives. In many ways preparing plans is the easiest part of the planning process. The central porblems in the implementation process are much more difficult to tackle - questions such as what precisely needs to be done to make a plan operational; who should be responsible for carrying out the necessary actions; what time scales are involved; and, most importantly, what resources are needed to carry out the proposals, and where are they to come from. Although these problems are more difficult, they cannot be ignored by planners, for they are central to the process of implementing plans - and plans which cannot be, or are not, implemented, are literally not worth the paper they are written on. Plans which do not have political, social and economic aspects of planning, but generally very little on pernaps the most important aspect of planning, the actual implementation of plans and policies - how to get things done. There would seem to be little doubt that this is one major reason why the topic has traditionally been regarded as unimportant by planners, even one which is not their responsibility. Untill this attitude has changed, and planners accept the responsibility for devising clear implementation strategies which will allow their proposals to be carried out, the profession will continue to fall short of the expectations which governments and society hold of it.

THE ROLE OF THE PLANNER IN IMPLEMENTATION.

As mentioned above, there has been a tendency for planners to assume that their role ends when the plan has been prepared. It has often in the past been assumed that the implementation of the plan was the responsibility of others outside the planning process - employees of other public agencies responsible for various types of public investment (such as schools, roads, housing), or the private sector. If the planner saw himself involved at all, it was from the negative point of view of preventing, through a variety of control measures (particularly land use zoning and the use of planning standards), development from taking place other than in accordance with the requirements of the plan.

This is of course important, but as we shall see, it is but one aspect of implementation. Equally, it will always be the fact that the activities of people outside planning - in both the public and private sectors - will have a major impact on the implementation of plans. The activities of these groups are the major means by which the planning process influences the form of our towns and cities. But it cannot be assumed that these activities will happen by themselves, simply because they are prescribed in a plan. Specific action is required if the activities of other goverment agencies and the private sector are to place in accordance with the plan. In other words, as Conyers and Hills (1984) put it, plans must be «operationalized». Honadle (1979) suggests that implementation refers to the process of converting resources (such as materials, technologies and funds) into goods and services. It is this part of the implementation process with which the planner should be critically concerned - mobilizing, organizing and managing the resources needed to undertake the actions required by the plan.

Barrett and Fudge (1981) suggest that the specific activities required to achieve effective implementation are as follws :-

1- You must know what you want to do.

5 THE IMPLEMENTATION PROCESS IN PLANNING

by

Abdal-Majeed I. Daghistani,

INTROUCTION

Failure to implement the policies and required actions contained in plans, programmes or projects is perhaps the major weakness of contemporary planning in developing countries. Although there have been significant changes and improvements in the ways in which plans and projects are formulated, implementation remains a problem - and not only in developing countries. Because of the high rates of urban growth experienced by most countries in the Middle East, the problems of effective implementation are multiplied, and potential solutions or improvements to the implementation problem are therefore of great interest to planners in the Middle East, faced with the responsibilities of managing rapid urban growth-

This paper examines the nature of the implementation process, the factors which affect the implementation of plans, and the role of the planner in this part of the planning cycle. It takes the view that implementation is the most important part of the planning process, and argues that it has been neglected in both academic analysis of planning and planning practice. It outlines some of the techniques which are available for implementation, and summarizes experience and problems with implementation in the Kingdom of Saudi Arabia.

WHAT IS IMPLEMENTATION ?

There are many different definitions of implementation. Sometimes it is used to refer to the whole process of translating broad policy goals or objectives into visible results, in the form of specific projects or programmes of action. Pressman and Wildavsky (1973) define imlementation as « a process of interaction between the setting of goals and actions geared to achieving them », and Grindle (1980) suggests that « the task of implementation is to establish a link that allows the goals of public policies to be realized as outcomes of governmental activity». Both of these definitions are seen from the point of view of policy-making, and both include the whole range of activities which are normally thought as the planning process - in other words they would regard the activities of survey, forecasting, plan formulation and evaluation as part of the process of implementing policies.

It is more usual, however, to regard implementation as one of the stages in the planning process, a stage which is carried out after specific goals or objectives have been identified and plans prepared for the achievement of these goals and objectives (Conyers and Hills, 1984). Although there are many different views of the planning process, there is a fairly broad concensus that it can be reasonably represented by the following principal stages:-

1. Specify planning goals.
2. Formulate objectives.
3. Collect and analyse data.
4. Identify alternative courses of action.
5. Appraise alternative courses of action.
6. Select preferred alternative.
7. Implement.
8. Monitor and evaluate.

Of course in real-life the process is much more complicated than this, and the various stages are inter-related so that no one stage can be considered in insolation from the others. However the above description can be regarded as a useful, if somewhat idealized, representation of the planning process.

The impotant point for the purpose however is that implementation is a critical part of the planning process. Planning does **not** stop with the preparation of a plan. It is - or should be - concerned with the carrying out of actions to achieve the objectives of the plan. If a plan does not result in the change necessary to achieve the desired goals and objectives, then it is, in effect, meaningless. Implementation, in the sense of **carrying out the actions**

Table 5. Vehicle ownership and death rate per 100000 persons (1) and per 10000 vehicles (2) in Gulf countries and some developed countries in 1976.

Country	Vehicle Ownership	Death Rates	
		(1)	(2)
Kuwait	0.30	28.8	9.6
Bahrain	0.16	24.4	15.5
Saudi Arabia	0.11	26.7	25.5
U.A.E.	0.28	46.6	16.7
Qatar	0.27	89.1	33.1
Oman	0.06	32.2	57.7.
West Germany	0.33	24.1	7.4
Italy	0.31	15.8	5.1
Holland	0.30	17.7	6.1
United Kingdom	0.29	12.1	4.1
United States	0.63	21.1	3.4
Japan	0.26	11.6	4.3

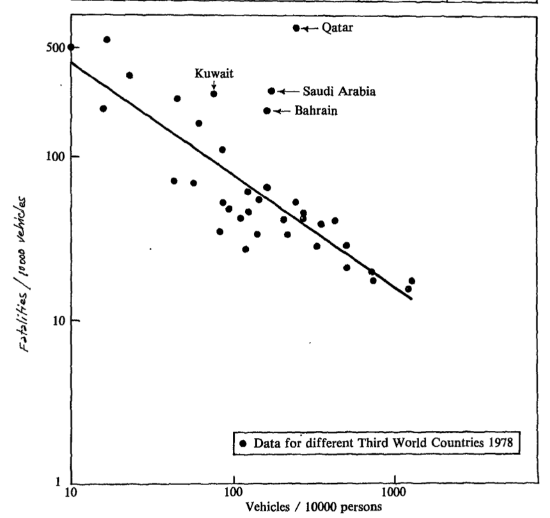


Fig. 1. Relationship between fatality rates and levels of vehicle ownership 1978 (After Vondra and Jacobs 1984, Modified).

It can be seen that the points for most Gulf countries lie within the 10 percent confidence limits of the regression equation shown in Fig. 1. Also it can be seen that as the level of vehicle ownership increases, fatality rate decreases. This shows that those countries with lower levels of vehicle ownership have higher fatality rates.

The fatality indices (Persons killed and injured) X 100 of most Gulf countries lie between 5% to 9% which is much lower than of the developing world. This shows good medical facilities trained staff and well equipped vehicles have been effective in reducing road accident deaths in these countries.

5. Concluding Remarks :

The paper has persented a desperate and deteriorating urban condition and urbanisation of Arab cities at the present time. It has briefly outlined an appraisal of road transport situation in Arab world. In view of the seriousness of the situation it is felt that things are allowed to drift it will deepen to such an extent as to become unmanageable. Immediate steps have to be started from now to arrest this worsening situation and if possible, reverse it with a view to preserve local heritage, communal identity and environmental values as well as the development of the Arab individual and Arab culture.

Table 1. Oil Rich Countries in the Arabian Peninsula

Country	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Kuwait	0.24	0.27	0.30	0.34	0.37	0.39
Bahrain	0.13	0.14	0.16	0.17	0.17	0.17
Saudi Arabia	0.05	0.07	0.11	0.15	0.18	0.21
U.A.E.	0.20	0.23	0.28	...	0.31	...
Qatar	...	...	0.27	0.31	0.36	...
Oman	0.03	0.04	0.06	0.07	0.25	

Table 3. Changes in accidents and deaths in Gulf countries

Country	1974		1975		1976		1977		1978		1979	
	Accidents	killed	Accidents	killed	Accidents	killed	Accidents	killed	Accidents	killed	Accidents	killed
Kuwait	11627	304	14060	367	16744	307	19234	321	22864	361	24558	385
Bahrain	4609	50	5371	61	5722	69	7057	76	9532	85	10537	84
Saudi Arabia	10897	1154	13475	1594	15709	1975	15785	2033	18051	2378	17742	2871
U.A.E.	8410	142	22241	269	8681	362	....	....	349	....	....	
Qatar	....	....	....	....	3505	184	4615	229	4918	143.	....	....
Oman	1515	155	1874	183	2550	255	3556	228	....	289	....	....

Table 4. Changes in deaths per 100000 persons (1) and per 10000 vehicles (2) in Gulf countries

Country	1974		1975		1976		1977		1978		1979	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
Kuwait	32.9	13.6	36.9	13.5	28.8	9.6	28.4	8.5	30.1	8.2	29.9	7.8
Bahrain	21.8	16.9	23.8	17.0	24.4	15.5	24.3	14.5	25.0	14.5	22.0	12.9
Saudi Arabia	16.5	32.5	22.2	31.0	26.7	25.5	26.6	18.3	30.2	16.6	35.4	16.7
U.A.E.	22.5	11.1	38.4	16.4	46.6	16.7	....	....	....	....	....	....
Qatar	....	....	....	....	89.1	33.1	107.4	34,5	65.0	18.0	....	....
Oman	20.9	75.0	23.9	58.2	32.3	57.7	28.0	39.3	....	....	....	....

4. Road Accident Situation in Gulf Countries :

The Gulf countries lying in Arabian Peninsula are the fastest growing nations in the world. In recent years soon after the discovery of oil wealth there has been a rapidly expanding road construction programme to help raise the standards of living in the region keeping in view the social and economic aspirations of the communities served. Arabian Gulf also enjoys an excellent geographical location. It is a strategic commercial centre for the world tráde beteween East and West. The per capita income, current poulation average densities, population growth rate and estimated population by the 2000 of these countries as given in Table below shows an explosion of development.

Table 2. Changes in vehicle ownership in Gulf countries

Country	Per Capita GNP (US$)	Current Population		Average Density (Per sq. km.)	Population Growth Rate%		Estimated Population in year 2000 (millions)
		Total (million)	Urban (% of Total		Total Country	Urban	
Oil Rich Country							
Kuwait	19,830	1.67	88.4	71.0	6.0	7.4	2.7
UAE	26,850	1.08	71.9	10.9	13.2	15.5	1.4
Qatar	26,080	0.25	86.1	20.5	7.2	7.9	0.4
Saudi Arabia	11,260	8.4	66.9	4.0	4.4.7.6	15.2	
Bahrain	10,260	0.4	78.3	-	6.9	6.8	1.2
Oman	4,380	0.9	20.0	2.9	3.1	16.8	1.5
Average	16,514	2.22	68.6	124.1	6.8	10.3	4.0

Traffic accidents were not a problem in the Gulf region until the fifties. However, soon after the oil exploration and consequent growth in the population, per capita income and vehicle ownership has a dramatic influence on road safety situation. This is evident from the 135,000 road accidents figure in 1982 alone in GCC countries. From Table 2 and Table 3 which show changes in vehicle ownership and accidents during boom period of 1964-1979, it can be seen that Saudi Arabia has the greatest increase (239%) in car ownership. Bahrain shows the greatest increase in number of accidents which is of the order of 129%. Saudi Arabia shows the greatest increase in number of fatalities, i.e. an increase of 148.8%. On comparison of death, rates expressed as deaths for 10,000 persons Saudi Arabia has shown the greatest increase. However, if death rates are expressed as number of deaths per 10,000 vehicles Saudi Arabia has shown the lowest rate. As per one of the estimate the deaths caused by traffic accidents in the Gulf States are higher than those for all other accidental causes combined.

For a single year 1976 the comparison given in Table 4 & Table 5 shows that Kuwait has the highest car ownership of 0,3 cars per person followed by UAE with car ownership of 0.28 and Qatar 0.27. Oman has the lowest car ownership of 0.06, but has the second highest rate of growth in car ownership after Saudi Arabia.

On comparison of developed countries accident situation with that of Gulf countries, it is clear in Table 5 that although the vehicle ownership in Gulf countries is competitive, even the lowest accident Gulf countries is rated much higher to that of highest accident rated developed country. This is a clear indication of the seriousness of the accident problem in Gulf area when compared with that of the developed countries. It may further be seen that pedestrians make up 55 percent of all fatalities. There are 37 percent of all deaths in the under 14- age group. Those over 45 years age are also frequently pedestrian victims. The age and sex distribution of injury follows much the same pattern. Most of the accident victims in Gulf region are the youth aged between 15 and 30 years.

Fatality rates for Gulf countries were also compared with the general regression line established for 35 developing countries by Vondro and Jacobs. The equation showing the relationship between fatality rates (Fatalities per licenced vehicle) and levels of vehicle ownership (vehicles per head of population) is of the form

$$F/V = 0.00033\ (V/p) - 0.7$$

where
- F = road fatalities
- V = number of vehicles
- P = population

of 1. 7%. The population distribution in various regions of world is also very uneven. For example the population density in Egypt is 45 persons per sq. km. against 257 in Lebanon, 2. 5 in Saudi Arabia and only 1. 2 in Libya. Most capital cities in Arab countries have greatest population concentration compared with the other cities.

For example in 1970 Baghdad in Iraq has 8% of total populaion, Riyadh in Saudi Arabia 10% and Khartoum in Sudan 11%. The level of urbanisation in Arab countries is only 44 percent against 65% in Japan, 70 in USA, 73% in Sweden and 80 per cent in U.K. and is likely to increase to 60-70 in 1990. The predicted population of the Arab cities in 1990 is likely to be equal to total population of the Arab countries in 1970.

This will further increase in the year 2000 to about 300% with base year as 1920 compared with only 66% in the most industrial countries. This phenomenal growth in urbanization is not only due to socio-economic or cultural development but also mainly due to special local conditions of the regions, migrational pattern.

Thus level of urbanisation in Arab countries is growing at an alarming rate without control. In fact its level is more rapid than the corresponding improvements in social and economic conditions. As per United Nations estimates the development planning is at a very early stage and is primarily concerned with progress in specific sectors rather than with the planning of the total physical environment. In many Arab countries undue emphasis is being given to industrialisation without developing basic infrastructure.

Development plans of most Arab countries have not taken fully into consideration the nature and magnitude of the popuplation explosion due to various political, administrative and economic reasons. Nomadic people who form a considerable proportion of the Arab population are generally not accounted for in social and economic statistics.

The gravitation of the rural and small sized intermediate towns population to larger cities has created great imbalance beteween the demand and availability of facilities in those centres thus creating almost chaotic conditions resulting in poor services on almost all fronts. For example, in-migration account for 20 persent of urban growth of Damascus and Alleppo in Syria and this compares with 33 per- cent for Cairo and 50 percent for Jordan's urban areas As per one of the recent estimate 25 per cent of Iraq's population live in Baghdad, 40% of Lebanon in Beirut, 18% in Cairo in Egypt, 16% of Jordan's in Amman.

This continuous influx has given rise to shanty towns, sarifas and squatter settlements.

3. Urban Transport in Arab Countries :

Growth of urban transport in most Arab countries is mainly because of (i) increases in urban population arising from both high natural birth rates and migration from the rural areas, (ii) deconcentration of the urban areas (iii) increased household income, (iv) increased commercial and industrial activity and (v) greater availability and access to motorized transport.

The cost of urban transport varies from city to city. Urban development authorities generally spend between 15 to 25% of their annual budgets on transport related investments and operating activities. This clearly shows that to get the better value of our money a regional planning for specific areas for the geographic distribution of economic and human resources is indispensible. The regional approach should interconnect and coordinate development plans and activities in the four urban corridors of Arab cities mentioned earlier in section 2. A comprehensive road network linking these corridors will serve as a strategic umbilical chord leading to a common Arab destiny and enhance socio-economic cultural integration.

While planning the urban transport network care should be taken that the planning process embodies (1) the strong traditional values, (2) well knit social cohesion and (3) the deeply rooted spiritual heritage.It is felt that blind transplantation of imported technology, modes and values are constantly shaking the everyday lives of the people.

The present trends in road transport in most Arab cities reveal that due to its adaptability, flexibility and comparative cheapness and quickness there is a continuous increased diversion of traffic to roads from other modes.

Within the next 25 Years the road traffic as per one of the estimate would amount to approximately seven to eight times the present road traffic. This wil put enormous burden on urban transport and will be unbreakable unless the point is appreciated right now and suitable actions are initiated immediately. The extent of the problem galore can be appreciated from the findings of a following study on comparative safety problem analysis of Gulf countries.

4 AN APPRAISAL OF URBAN TRANSPORTATION IN THE ARAB WORLD WITH SPECIAL REFERENCE TO ROAD SAFETY PROBLEMS IN GULF REGION

By

Dr. Khair S. Jadaan

Dr. Satya P. Bindra

1.0 INTRODUCTION :

Urban transport has been developing into an increasingly important mode of transport of peoples, goods and essential commodities in Arab countries. This is more so after the emergence of Arab renaissance and determination during October war (1973) when the Arab World recognised their potential to shape their own choice and their future development. Arab cities are becoming primary frontiers of development and growth due to their oil wealth. There is a need to carefully control the urban growth and environment keeping in view of its local heritage and potential so that it reflects its various natural, material, social, cultural and human influences.

It is true that the stimulation of Arab economies mainly depends, besides other factors, on the development of transport which extends a great deal of influence of its growth because it starts a chain reaction of atomic nature in enhancing productivity, inducing the market, providing stimuli to the economic activities and bringing the remote areas nearer. Transportation system is an important factor in shaping the life-style, community development and industrial location patterns. The transport system in Arab world in past has often proved to be a major hurdle in its march toward unity, progress and prosperity due to the absence of comprehensive long range planning including neglect at both national and local levels, mis-guided priorities and a somewhat adhoc view of the future between traditional and western values and modes

The object of this paper is to highlight the current Urban transport situation in the Arab countries and suggest ways and means in which decline, deterioration and unsafe trends can be arrested.

2.0 An Appraisal of Urbanisation in Arab Cities :

Several studies on level of urbanization in Middle East countries indicate that population is either concentrated in the major cities, or scattered in an overwhelming number of very small settlements. In general a great concentration of population in Arab countries can be classified in four distinct and rapidly urbanizing corridors. The first corridor is in North Africa parallel to the Mediterranean coast, the second is thrusting along the Nile from the South to North, the third is to the North-West parallels of the Mediterranean sea shores and the fourth to the north east along the valley of Tigris and the Euphrates rivers, including the oil producing corridor. The south western tip of the Arabian Peninsula is an emerging nodal urbanization cluster. The above corridors comprise the bulk of Arabian cities and have major population centres of Arab World.

The Arab cities are neither inter-related nor well-co-ordinated socially, economically, culturally or physically.

The Arab countries account for over 150 million people spread over an area of over 12 million sq. km. Children Constitute 49% of the population compared with only 28% in most developed countries. The population density is only 12 persons per sq. The annual population growth is of the order of 2. 8% compared with the world average

services becomes more important - for our performance affects more people, and consumes more resources. It is hoped that the ideas which have been presented in this paper will stimulate a debate about how we can build on the progress which has been made to date, and increase the efficiency and effectiveness of our public planning processes. By continually improving the systems and procedures for planning, we can help to ensure that the government's goals for improving the well-being of all the Kingdom's citizens continue to be achieved.



involved, and the coordination problems involved by such a change would not necessarily be easy to solve, but the successful implementation of the transfer of power to some of the municipalities suggests that such an approach would not be impossible.

The theird principle discussed concerned the need for planning to be more closely related to the availability of resources, and again this is an area where some progress has already been made in the Kingdom. It became apparent during the rush to development which occurred during the Second Plan Period (1395-1400 AH, 1975-1980 CE) that there needed to be a much closer relationship between the urban planning proposals of the municipalities and the annual budgeting process which allocates financial resources. As a result of this awareness improved procedures were developed for establishing municipal investment programmes which could be tied in to the preparation of the national budget, and the kind of actions implied by this principle are really just an extension of current practice.

The final principle, concerned with the need for planning to be more closely geared to action, has also been accepted to a degree in the Kingdom, with much more attention within the planning process being devoted to preparing action plans and implementation programmes. Implementation will of course always be a problem, and the extension of the scope of planning as suggested above will certainly introduce new difficulties, but the fact that the basic problem has already been recognized provides encouragement for thinking that a more comprehensive approach would not be impossible.

It could be said, therefore, the current practice within the Kingdom is already slowly moving towards a comprehensive system for planning our towns and cities, although not in a formal or organised manner, and there is a considerable way to go before a system such as that envisaged in the Royal Town Planning Institute's report is established.

If this trend is continued - and international experience suggests that the pressures for it do so will increase with the increasing size and complexity of our urban centres - there are some interesting implications for the kind of people employed in urban planning. It seems obvious that in a more comprehensive planning approach, physical or land use planning is just one component - and not necessarily the most important - of the public planning process as applied to urban areas. In such a situation, the skills which are needed extend beyond those of the architect and engineer, beyond even those of the "traditional" urban planning concerned mainly with land use and physical planning issues. As progress is made towards such a situation, we will need to develop a new approach to education for planning, recognizing that there is a common core of planning theory and methods which are relevant to all the different kinds of planning, but recognizing also that there is a continuing need to develop special expertise to operate professionally in a particular branch of planning, such as resource planning, social planning or transport planning, or in a particular operation of planning such as the control of development or urban design. Thus people working in planning for our towns and cities would share a basic foundation training, which would give them a common skill in the techniques, context and philosophy of planning for the community, but would also possess specialized professional expertise in particular areas. This again could be thought of as an extension to the present system of education as practiced in the School of Environmental Design at King Abdal-Aziz University -where all students share a common "core" education of three years before specializing in planning, architecture or landscape architecture. The range of disciplines involved would of course be much wider, but the principle is similar.

CONCLUSION

one of the features of the system of government which is developing in the Kingdom of Saudi Arabia is that it has shown itself capable of reacting to changes in circumstances and to changing needs. This is just as well, for as most pepole are aware, the Kingdom has in recent years experienced change at an unprecedented rate, and it is impossible for newly-designed institutions and procedures (for the tradition of modern government administration in the Kingdom is quite recent) to cope with such rapid change without adjustments and amendments.

The kinds of changes that have been discussed in this paper relate to some of the trends which are already emerging in the Kingdom, and which might be expected to intensify with increasing urbanization, and increasing government activity to meet the needs of our citizens. As increasing numbers of people live in our towns and cities, and as the range of government services becomes larger, the effeciveness with which we plan and implement these

about the success, progress, or failure of policies and related actions. Effective planning should feed out this knowledge to help to infrom the public and people affected by the plan, or on whose actions the plan depends, in order to generate a wider understanding of planning issues and policies and proposals.

What needs to be done for planning to be able to perform these roles? The same report from Royal Town Planning Institute sets out four principles, which seem to me to be relevant to the situation in the Kingdom. The underlying assumption to these principles is that urban planning should encompass all those activities concerned with planning for human communities to satisfy demands for homes, work, education, transport, goods and services, and a pleasant environment (Royal Town Planning Institute, 1976).

The first principle is that public planning for our towns and cities must be based on a closer integration of social, economic, environmental and resource planning. The three critical concerns in any public planning process are the people in the community, the economic aspects, since the economy provides the means for change, and the resource aspects, of which land is a major component. planning must be able to tackle more effectively the economic and social problems of society and the problems of allocating or conserving resources, in addition to dealing with environmental problems as currently perceived by the urban planning system.

The second principle is that planning should be related more closely to needs at the local level, aiming at a higher quality of life, and developing an atmosphere of partnership between public and private agencies and individuals.

The third principle is that planning must be related to the availability of natural, human and financial resources, with a more clearly identified form of natural resource planning, and concern for the conservation of both resources and natural environment.

The fourth principal is that planning must be more clearly a rehearsal for action - that it must be geared to the promotion and management of change. Bureaucratic processes must be speeded up and planning agencies be dedicated to achieving necessary action quickly.

This approach would lead to the development of comprehensive planning strategies and programmes, differing in character at each level of government organization. It would not involve a single, monolithic "total" planning system, but a framework of inter-related planning activities. Comprehensive planning in this sense would not consist of drawing up "blueprints" or master plans, but of a continuous process of preparing for action in response to changing conditions. The emphasis would be on devizing a coherent and consistent approach to implementation at differnt scales of government. The whole process would be streamlined and action-oriented, flexible and responsive to change (Royal Town Planning Institute, 1976).

IMPLICATIONS OF PLANNING IN SAUDI ARABIA

How relevant are these ideas to the development of planning in the Kingdom of Saudi Arabia? I suggest that they are very relevant, and ideed at the level of national development planning the underlying principle of the need to integrate physical, social and economic planning in order to more effectively achieve government objectives has been well established and proved its effectiveness.

The implementation of these ideas at the town and city level is therefore not something which in principle is alien to our concepts and practice of government planning. It involves an extension of a well - established system of planning the integrated use of public and private resources, and although it would involve a new range of tasks for the municipalities, even at this level, it is an extension of existing activities rather than the introduction of a totally new concept. For it has been accepted for some years now that there must be closer coordination between the activities of the municipalities and the major government Ministries whose programmes have a significant impact on urban growth. The proposal for a system of comprehensive plans at the urban level is really an extension of this existing principle - although admittedly it is a major extension.

The second principle discussed above - the need to develop a planning system which is more closely related to needs at local level - has again been partly introduced in the kingdom. The Ministry of Municipal and Rural Affairs in particular has delegated considerable responsibilities to the major municipalities, under the reforms introduced in 1975 by H.R.H. Prince Majid bin Abdal-Aziz, the then Minister of Municipal and Rural Affais. There is a considerable way to go before a similar situation exists in all the other Ministries which would be

adopted for the Kingdom which have clear implications for the way in which urban planning is carried out. These are:-

- maintaining the religious values of Islam and its associated cultural values;

- continuing the drive for balanced economic growth;

- promoting the social well-being and personal fulfillment of all citizens, and creating wide range of institutions and services freely provided for these purposes.

These goals are important to the operation of urban planning, not because urban planning is the principal means of achieving them, but because as higher national objectives, urban plannig must not do anything which prevents their attainment. They therefore provide a context within which urban planning must operate, and a framework of ideals which must at all times be respected.

It is clear therefore that the concern of the Saudi Government, with regard to the development of our towns and cities, is with more than just physical development. Because the achievement of social and economic goals are essential components of Government policy, it is important that urban planning operations not only do not conflict with, but positively contribute towards these objectives. It therefore seems essential that urban planning in the Kingdom should be concerend with more than just physical planning and design, and urban planners need to be involved in a wide range of activities to ensure that the physical development of our towns and cities is carried out in accordance with broader government objectives.

TOWARDS A NEW APPROACH

What kind of activities would be involved in a more comprehensive approach to urban planning, in order to support and help in the achievement of the major goals of our society? In a review of the British town planning system carried out by the Royal Town Planning Institute, it was suggested that the following functions of planning are necessary if planning is to play a more effective role in helping to achieve government objectives (Royal Town Planning Institute, 1976):-

1. Enhancer of the quality of life: Planning is a means of providing a positive and creative source of ideas for achieving community aspirations. It can help to promote the best that can be achieved in given circumstances and diminish those elements which threaten the quality of life. Planning can be an instrument for promoting social health, ethical values physical and cultural well-being of the community - and the quality, variety, beauty, humanity efficiency and continuity of its environment.

2. Provider: Through planning, thecommunitycan facilitate the provision of goods and services for their common use. It is a means of expressing community aspirations, identifying needs, preparing programmes, marshalling the necessary resources and reconciling strategies and programes with the power and resources of the public and private agencies needed to implement them.

3. Instrument of social justice: Planning, through its impact on the distribution of resources, can help towards a more equitable distribution of opportunities and social welfare. As the welfare of all citizens is a prime concern of Islamic governments, this is a particularly important function in societies such as ours.

4. Steward and manager: Planning can identify the need for, and help in, the conservation of built and natural resources, and can help to control the rate of depletion of assets in the interests of future generations. It can also provide the basis for controlling the way in which resources are used and for monitoring their rate of use.

5. Controller: The planning system enforces rules to control individual actions in the interest of the community as a whole. This is perhaps the best known aspect of the urban planning system, and one which does not always meet with the approval of those affected by planning decisions. It can include the prevention of nuisance; the control of design and disposition of buildings; the promotion of safety; the preservation of social, economic or environmental assets; the control of economic development and of building development; and the use of land and natural resources.

6. Source of information: The planning process should generate a wide range of information about the structure of society, the economy, and the environment, and about changes in them; it should also generate information

disciplines such as economics, geography and sociology provided an influx of new blood into the profession. There new recruits led the way to an awareness that urban planning as a discipline needed to expand its area of interest beyond the physical plan dealing with land use, to develop new planning knowledge, and produce new kind of planners. The view developed throughout the 1960's and that the effective management of towns and cities required the development of policies to deal with broad issues such as population, housing, employment and transport, and that social, educational, health and welfare issues must be tackled.

One of the questions posed was "what kind of things do urban planners plan ?" Although there is still not -and probably never will be - universal agreement about the scope of urban planning, the following description by F.S.Chapin would probably attract widespread support:-

"City planning may be regarded as a means for systematically anticipating and achieving adjustment in the physical environment of a city, consistent with social and economic trends and sound principles of civic design. It involves a continuing process of deriving, organizing, and presenting a broad and comprehensive program for urban development and renewal. It is designed to fulfill local objectives of social, economic and physical well-being, considering both immediate needs and those of the foreseeable future. It examines the economic basis for an urban centre's existence; it investigates its cultural, economic and physical characteristics both as an independent entity and as a component of a whole cluster of urban centres in a given region; and it attempts to design a physical environment which brings these elements into the soundest and most harmonious plan for the development and renewal of the urban area as a whole." (chapin, 1965)

Chapin suggests that the traditional concerns of the urban planner - land use and physical planning - is but one part of this more comprehensive process. Land use planning, he suggests, is basically concerned with the location, intensity, and amount of land development required for the various space-using functions of city life -industry, wholesaling, business, housing, recreation, education, and the religious and cultural activities of the people.

In the light of these definitions, the question to be faced with regard to the development of urban planning in the Kingdom, is whether it should be confined to the traditional concerns of land use and design, or whether it should move towards the more comprehensive process described by Chapin, and which seems to have gained considerable support in Western countries.

In considering this question, it must be recognized that the organization and function of planning cannot be considered in isolation from the goals of society and the current form of Government organization. As the Kingdom has now had a comprehensive system of national development planning for some 15 years, it is logical to look to the National Development Plan for a statement of Govermnment objectives for urban development.

The first clear defintion of objectives for urban development is to be found in the Second Development Plan (Ministry of Planning, 1975), where the principal objectives for municipal development are stated to be:-

1. Making cities, towns and villages healthier, more comfortable, more enjoyable and less costly placess in which to live, work and travel.

2. Improving the efficiency of cities, towns and villages as the locations for trade, industry and services.

In the Third Development plan (Ministry of Planning,1980) the objectives for urban development were slightly refined, to become:-

1. To promote better health, welfare and general improvement of the living conditions of Saudi citizens through the provision of basic infrastructure, municipal services and housing.

2. To develope commercial, industrial and residential potential of those cities and towns designated as being of national, regional or district importance.

3. To ensure that all Saudi households have access to adequate residential accommodation at reasonable costs.

4. To continue the promotion of private sector residential development through the provision of low cost loans to Saudi individuals and real estate companies.

In addition to these specific objectives, there are a number of the broad development goals which have been

3 URBAN PLANNING: THE NEED FOR A COMPREHENSIVE APPROACH

BY

Abdal-Majeed I. Daghistani

INTRODUCTION

This paper argues that for urban planning to be effective, it must extend its horizons beyond a concern solely for land use or the physical aspects of the environment, or urban design. Although recognizing that physical planning and urban design are important parts of the planning process, it is suggested that the social and economic aspects of planning for our towns and cities are equally important, and that government objectives can only be met by the adoption of a comprehensive approach to planning that recognizes the interdependence of the physical, social and economic aspects of urban development. The paper examines some of the foreign experience and arguments for such an approach, and compares these arguments with recent trends in the Kingdom of Saudi Arabia. It should be emphasized however that the paper is not trying to present a definitive view of the scope and purpose of planning, but to contribute to the debate about how planning can most effectively serve society.

WHAT DO WE MEAN BY PLANNING?

It has been suggested that "Whenever and wherever planning is discussed, confusion is encountered as to the precise meaning of many of the terms used "(Bruton, 1974). It is certainly true that if we are to discuss the scope and purpose of planning in a useful way, we need to agree on what it is we are talking about.

In its most general sense, of course planning is an activity carried out by most people and most organizations. It can be thought and planned to make peace; we have educational plans of most simply as"a process of human thought and action based upon that thought" (Chadwick, 1971). In this sense, the word "planning" applies to many different human activities - we have plans to make war, and plans to make peace; we have educational plans and industrial plans, and national development plans for the whole economy.

But what can we say about the kind of planning that urban planners are involved in? Is it different from these other Kinds of planning? Does it require differnt skills and different kinds of people to carry it out? What kinds of things do urban planners plan ? These are not academic questions, for the answers to them determine the nature and effectiveness of the system for planning our towns and cities.

There is not even any real agreement about the name for this profession - some people call themselves physical planners, some land-use planners, some city planners. In some countries the activity is called town and country planning, in others urban and regional planning. One of the oldest planning schools in England (at Liverpool University) still calls itself the Department of Civic Design! In the Kingdom today, there is still a close association in many peoples' minds between architecture and engineering on the one hand and urban planning on the other.

It is true that modren origins of what I will continue to call "urban planning" lie in the fields of public health, engineering and architecture. In the early years of urban planning in the United Kingdom and in the USA it came to be seen solely as a question of land use, layout and physical design (Bruton, 1974). The dominant professions operating the field were for many years those of architecture, engineering and surveying, and for many years the teaching of urban planning was dominated by the architectural and design professions. The problems of designing cities, it seemed to be thought, were simply larger versions of the problems of designing buildings.

It is now widely accepted in many countries that this view of urban planning is too simple, and that there are many other aspects of planning which are significant in addition to physical design. This development of planning thought came about for two main reasons. First, the emphasis on physical design and land use clearly did not help to solve the many urban problems of the twentieth century. And second, from the 1950's onwards, graduates in

derogatory cliches that ought to be cleared up at this juncture:

a- The East is not quite as unchangeable as previously thought.

b- The Islamic city is not entitrely without a logical plan and its growth was not entirely without some form of planning.

c- The traditional muslim architecture is not completely obscured by excessive ornamentation and its luxurinant designs are not as minute or densly applied as first supposed. In fact, they appear to be less so than encoun- tered in the Gothic city central Europe.

d- it is erroneous to believe that the overcrowded and often overbuilt old "quarters" reflect a lack of understanding of nature or space efficiency. The contrary seems to be the case. Modern architectural designs for the arid zones attest to that observation.

17. The islamic approach to modernization is and should be based on both the addition of harmonious structures along with the old, the muslim, the Islamic architecture is to be emulated and reproduced not replaced. He, because of an incisive sense of cultural pride, maintains that modernity should reflect age, meaning, and cultural integrity.

18. All of the above - indicated observations make it clear that old and new Islamic cities do not really represent the strict polarities that the current Western stereotype seems, and often insist, on implying. There are many aspects of the old cities which can provide conections with the new, but they have to be resuscitated or re-employed according to the concepts and technological requirements of the modern age, on one hand, and the cultural framework under considertion, on the other. This is an endeavor that demands a dedicated body of Arab professionals that, I trust, is both present and capable.

Finally, serious Arab students of urban affairs must acquire knowledge wherever it is found but when they launch their careers in the service of both their country or their overall cultural heritage either at home or abroad; they should remind themselves of the need to re-examine their values, reword their working hypotheses, reshape and resharpen their research tools, and, above all, never lose sight of the fact that it is the Islamic Near East that provides them with their distinctive research base. When enough of us succeed to do so, then our way towards a genuinely Islamic mode of thought and base of decision-making distinguishable from all others is clearly without obstacles.



SOME CONCLUDING OBSERVATIONS ON ISLAMIC CITIES

1. The pre-islamic past was the foundation of the Islamic city experience. Millenia-old traditions in the organizition of urban societies and the cultural and religious appreciation of cities are basic to the muslim experience.
2. The Arab conquest as such did not introduce urbanity, but for quite specific reasons it lent a special impetus to the construction and expansion of cities and towns. The frog-leaping process by which the Islamic conquests were realized truly reflected Islam's partiality to settlements.
3. The Islamic expansion, however, entailed the formation of new empires which had their own reasons for the city, the suburb, and the fortress.
4. Arab town building must then be viewed in the context of pre Arab urbanization. To equate, therefore, cities and Islam in any exclusive manner might prove to be relatively misleading, even though both appear as generically interrelated.
5. Islam was not entirely identified with city dwellings as such or with particular cities. Cities and towns, however, have a clearly notable and almost all-absorbing importance for early Islamic.
6. In the main, Arab conquests meant the emergence of double city traditions in the Near East: the pre-Islamic and the Islamic and in the course of time the former had submerged leaving the way to the latter principally due to the overwhelming and allpervasive inner strength of the islamic culture.
7. In the early Arab City, the clan and the tribal elements of organization were the more characteristic rather than the socioeconomic societal stratification. The islamic city did not retain that form for long, however.
8. In the Arab Near East, Cities seem to have a sacred significance, a practical religious importance, and an emotional value to urban muslims that far exceeded its equivalent in both the classical and medieval eras. In the muslim view, a city was a superior place for religious life even though not exclusively. In Islam, it is not cities and settlements as physical which are essential but rather communities of persons.
9. With the above as the major objective Islamic cities were fashioned. The walls, the market places, the bazzars, the labyrinthic street pattern, and the mosque and fortress were all means by which such human communities are to be, not just created, but also permitted to grow and flourish.
10. Despite the existence of many divisions within the Islamic city, those have always been viewed by the city inhabitant as parts of a larger entity, meaning the whole city. Discriminatory tendencies have historically never been fundamental in the fabric of the Islamic urban scene.
11. There are no rigid, general, or standrd forms of the traditional Islamic city. Nevertheless, there seems to be an almost mystic quality about it that even the casual observer could not fail to sense. There is, indeed a soul to the Islamic city.
12. The traditional Islamic city with this place of residence for much of the population, it sometimes appears to represent an incumbrance to modern trends and to even become a potential slum area. Indeed, there is little doubt that the old parts of the Islamic city embody to the so-called "forward-looking" citizens, especially the young, an expression of old fashionness which is entirely out of keeping with modern trends. This is rather unfortunate, for these urban core areas which are akin to the Latin American "Plaza Colon or Plaza de Armas" and the "Piazza" of the Italian renaissance, should be receiving their due effort in rehabliation and preservation as their Western equivalents.
13. Quite irrespective of the aesthetic values involved, two considerations underlie the positive value of the old city cores:

    a- The cultural development of the Islamic civilization is based on life in an urban or semi-urban milieu, as it was the congenial setting for its many activities.

    b- In our period of adjustment to the demands of the present technological age, most of the Near Eastern nations feel themselves to be at a developmental disadvantage, and, therefore, ought to remind themselves that were periods of great accomplishments in their past when the global cultural roles were reversed.
14. The historical monuments found in the Near Eastern Islamic citites then become the basis of national self-confidence and promise of the potential for future achievements
15. In the Islamic Near Eastern cities, contrary to first impressions, there exist solid connections between the ancient monuments and those of modern times and that the two forms are not totally irreconcilable.
16. These first impressions previously mentioned have led too many observers to sustain a number of rather

than a living tradition. The nomad was the hero much as the frontiersman in the American West, but not more. L.Karl Brown reminds us that "a disdain for the peasant, a certain stereotyped but increasingly artificial exploitation of bedouin themes in literature, and an implicit assumption that the good life was to be pursued in an urban environment have typified the Islamic Near Eastern traditional response to the city as ideal".(13) Western architecture extending out into the countryside was a natural response to feudalism with its resulting power and patronage where as the Islamic Near East provided nothing comparable to feudalism. One careful attempt to delineate Islamic ideal types in the Medieval period may go as follows:(14)

> "Islam prefers the sedentary to the nomad, the city dweller to the villager. It accepts the artisan but respects the merchant. The sword ranks lower than the pen. Religious knowlege is more desirable than wealth..... power is facinating and awesome but transient, the ruler and the officials a disturbing body in the peace- loving but often war-ridden industrious..... community."

The idealization evokes images not of esquirearchy, not of a warrior nobility, not of a restless individualistic frontiersman, but basically of an urban bourgeoisie.

Etymology offers a very interesting evidence of an urban preference. The two Arabic expressions for civilization (Hadarah and Madaniyah) both derive from roots meaning settlements or cities quite akin to the Latin (Civitas) meaning civilization, The Islamic culture is socio-economically as well as well as psychologically an urban culture and it matters not what yardstick to apply to reach that conclusion.

With the above fact accepted we cannot venture into agreeing totally either the sharp separation between urban and non-urban life styles or emphasize unduly the rural-urban continuum in Islamic Near Eastern studies. Having stressed those dichotomies had led to far too many distortions and exaggerations; a high price for accepting dogma as research guiding hypothesis. The city, however, as ideal in Islamic society, remains to complicate the problem. Clearly, a culture' self-image must not be used as a foundation for explanation and analysis in the teeth of contray empirical evidence, but the reverse, however, is equally compelling. "The self-image and the event, the thought and the deed, must both be weighed in any comprehensive appreciation of the Islamic society."(15)

There remains a Western concept that demands re-examination related to political control and the concurrent sense of loyalty existing in the Islamic city, traditional or modern. The concept implies that: "no muslim was ever rebuked for damaging civic spirit,"(16)

This idea is both myopic and derogatory. How this cluster of ideas revoling around the alleged lack of a civic spirit in the Islamic cities came into being is not too difficult to see. It grew out of the intellectual baggage scholars brought with them as they turned to study the Islamic civilization, "Accustomed to think in terms of the Agora and Forum of Athenian democracy..... the binding force of the Roman Law..... the city-states of the Renaissance..... and the role of the Europeans in advancing capitalism..... they looked in vain for comparable institutions and parallel historical developments in the Islamic Near East. Finding no or very little comparison, they found it easier to lapse into negative forms of description."(17) The inclination was, if the Near Eastern Islamic city and civilization cannot be interpreted by the common standards of the Western civilization then the Islamic city is formless and unworthy of any rigid intellectual interpretation. Alas..... the Islamic Near Eastern urban political culture was defined not for what it was but for what it was not.

At this point, it may be well for the urban analyst to keep in mind a far more intriguing question: the Islamic city seems relatively fluid and formless by Western standards, yet this city not only survived all kinds of historical adversities but also grew, forming a matrix for an impressive urban cultural traditions. Something clearly held these cities together. L.Karl Brown asks "if it was not a civic spirit, then what was it ?!!"(18)

---

(13) Brown, L. Karl, **Op. Cit.**, P. 37

(14) Grunebaum, Gustave E. Von, **Op. Cit.**, P. 25

(15) Brown, L. Karl, **Op. Cit.**, P. 40

(16) Grunebeum, Gustave E. Von, **Op. Cit.**, P. 26

(17) Brown, L. Karl, **Op. Cit.**, P. 40

(18) **Ibid.**, P. 41

provide security. The security sought was not, in the first instances or in most cases, against an invading army. These walls performed the role of the present day police without the police.

Fifth: This same logic held for gates and minor walls dividing the city's differnt quarters. The ultimate rationale may be grasped in terms of security arrangement that relied less on personnel than on a spatial organization capable of controlling mobility. The walls and the city into manageable component parts, and in each part there was, at least, the potenttial for a kind of intimacy and primary group relationships that Western theorists are inclined to attach more with the village cultural pattern. Here we see a strange form of sophistry; since the dominant life mode in the Western city is one of indifference and limited group relations and that the Islamic city does not conform with them, it is not a city!!

Sixth: This form of security and spatial organization is easily overromanticized by westerners. Such a control system was, as with human organization, purchased at a price which included in this case an emphasis on ascriptive roles and loyalties, the potential for unchecked petty despotisms, and a generally diffuse pattern of political and economic organization concomitant with which is a reduced level of resource mobilization. Such a pattern was bound to fall apart, however, under the impact of the industrial revolution with its requirements for infinitely greater human mobility. Only then can we begin to understand and appreciate the confrontation of the old patterns and the new socioeconomic constrains that typify today's Islamic city.

Seventh: The labyrinthine streets in the traditional Islamic city were designed not to generalize and ease mobility and exchange but to control and compartmentalize it, although strictly at the local level. Those streets were, furthermore, an ingenious form of adaptation aiming at providing shade, a vital requirement in an excessively high heat-budget desert ambient with frequently blowing wind and dust. On the level of the individual city dweller, there were only certain parts of the city that he needed or cared to know on a daily basis; his own residential and (suq) area in addition to few control points of exchange and communications. The Near Eastern muslim urbanite did not belong to the city..... the city belonged to him. He is not merely a city resident but, to the largest extent, an embodiment of the city.

There were, of course, individual variations in city spatial organizations. To use the classification adopted by some historians, certain Islamic cities were "spontaneous" and others were "created", some have grown slowly over time, adapting in the process to new circumstances and changing dynasties; others have been deliberately created by a political sovereign. Nevertheless, the distinction between the two tended to become eroded with time. and in that respect, far from foreign to pre-modern European styles or forms. (11) There remaied, however, an urban life that was traditional in the sense of being slow to change, in placing heavy emphasis on ascriptive values, and in dispensing, to a large measure, with central control or centralized efforts at resource mobilization. Traditional, but above all else, far from illogical, incomprehensible, or absurd. (12)

THE ISLAMIC CITY AS AN IDEAL

Here, we face our most elusive subject..... the city as an ideal in the Islamic culture approaches the city-as-ideal with considerable ambiguity. The common notions that "see Rome and die", or "God made the country and man made the town", are axioms far too simplistic to take seriously. Cities with their concentrations of resources and intelligences are, of course, prized highly in the West; but there remains that haunting notion— that the pastoral simplicity of rural life is closer to the divine plan. Cities are hierarchy and status, the countryside is self-reliance and solid independence. These themes of rural simplicity and virtue as opposed to urban complexity and vice, are especially marked, even if often in an implicit or dormant fashion, in western urban studies.

Interestingly enough for an area with such a notable majority of peasants, there is virtually no idealization of a "bold peasantry".

In Arabic culture, there is an idealization of bedouin life much like the frontiersman motif in Western and particularly the American history and literature. The classical period of Arabic literature, especially poetry, brought the creation of the ode, vaunting bedouin virtues. This period and the genre are highly appreciated till this day. Yet, not much later, such poetry had become conventionalized as means of expressing individual virtuosity rather

(11) Pauty, E.,:"Villes Spontanées, et Villes Créées en Islam" **Annales de L'Institut d'Etudes Orientales**, No. 9, 1951

(12) Orientalists studying the North African Islamic cities have quite often committed this unfortunate misconception.

dency to associate urbanness with modernity and the latter with westernization. That latter therefore, reached the Near East when that area had already been endowed with a venerable, well-established urbanism. The result, especially when it took the more openly intrusive form of western colonialism, was a juxtaposition of urban styles which often had clearly delineated boundaries. Such zones within an Islamic city might better be labelled "transitional" or "hybridized", since they reveal interesting combinations of western and indigenous characters. There we see the contrast between the old Madinah which is purely Islamic and the new hybridized western-eastern zones within it or associated territorially with it. The old Madinah remains, therefore, somewhat like the inner city in the American urban experience - abandoned by the great and the powerful, their former places taken up by the less fortunates who are also often the newcomers to the city.(7) As a result of this change, the considerable architectural integrity of these former core areas and the urban culture these structures and spaces embodied go largely ignored by, sadly, the more sophisticated urban students.

Whatever the specific physical form taken; the conflict and the contrast between the two urban styles is always present. As suggested earlier, it is, in part, like the problem of the western inner city and yet unlike the problem of the decaying inner city. The old Madinah - new city phenomenon is caught up in a situation of cross-cultural borrowing with all its attendant psychological strains.

As L.K. Brown suggested: old and new are likely to become symbols for ultimate values the old Madinah as refuge of traditional religious piety, a museum of antiquities and the very obvious symbol of the Islamic "alleged" backwardness.(8) The new city epitomized, of course, the contrary. Such has become the view of not only the genuine western observer, and that is not surprising, but also and with much disheartenment, the view of the so-called sophisticated easterners whose mentality has been substantially westernized. Those who are not, hopefully a majority, insist on examining the Islamic city and its tradition without the impact of the West on the grounds, quite justified historically, that the pre-modern Islamic city was, in its own right, a reasonably well-organized urban agglomeration.(9) Its several parts held together and often blended into an overall entity that possessed its own intrinsic structure. This should be self-evident, for nothing could so long endure without laying some claim to some degree of inherent logical and/or ecological adaptability. The anachronistic tendency, nevertheless, to regard as somewhat absurd what is outdated runs deep in modern man's psyche. Karl L. Brown, however, reaffirms that "there must have been something solid and workable about the Islamic Near Eastern city, for otherwise it would not have survived for so long.(10)

It may suffice to offer, at this point, a few general points designed mainly to answer the western utilitarians and the modernists implicit view as to the disorderly nature of the Islamic city:

First: The mosque was and still is a central object in the overall Islamic city's plan. An interesting hierarchy of mosques exists in every muslim city from the small neighborhood one for the five daily prayers to the larger size mosque for a collectivity of neighborhoods followed by the largest Friday mosque. Intimately related to that locational hierarchy is the role of the mosque as a unifying element fomenting the civil spirit and a vehicle of social and religious integration rather than a compartmentalizing tool enhancing segregation as the stereotype model of the Islamic city would have us believe.

Second: The same spatial locational hierarchy applies on the markets and can easily be observed in all cities, Western and Eastern, Islamic and pre-islamic, old and new.

Third: The quest for privacy is almost sacred in the Islamic cutural traditions and its consequences are clearly seen in the Islamic city's morphology. The compact mass of residence, open courtyard houses, may have created what appeared to the casual observer as a cellular urban texture even if it possesses its own intrinsic order and rational. The house is a very private shelter with entrances L-shaped and not always across from one another, and walls overlooking alleyways are windowless and fences are high, all features were basically intended to safeguard the essential requirements of privacy. Can we then judge as irrational the Islamic city's attempt to embody the values of the cultural framework within which it exists ?!!

Fourth: The traditional city walls including, in many cases, the internal walls dividing quarters, were, of course, to

---

(7) **Brown, L. Karl, Op. Cit.**, P. 30
(8) **Ibid.**, P. 30
(9) **Ibid.**, P.32
(10) **Ibid.**, P. 32

Islamic city should be permitted to emerge from their research.
The model's basic premises may be summed up as follows:(2)

> "The Islamic city is formless, irregular, a mass of confusion..... No separate special status for cities and urbanites is particularly recognized..... Winding alleways and cul-de-sacs develop because no civil authority exists to prevent the encroachment of houses onto the public lanes..... The urban structure and texture are essentially celluler in character..... The houses are very private with L-shaped entrances and their walls on the alleyways are mostly windowless..... Quarters and neighborhoods are heavily compartmentalized ethically with no inherent connection amongst them..... Structures and institutions in the Islamic city always include a permanent central market (the Suq), mosques, shrines, public baths, a city wall, a citadel, inns, and minor small neighborhood markets..... ."

The model is, to say the least, too simplistic, problematic, and in some aspects, contradictory. Most of the attributes described in it may be found in various preindustrial and pre-islamic citites anywhere; all except mosques, shrines, and religious schools which are distinctivey Islamic. On the outset, it is quite justifiable to assert that the Islamic city is much less disorderly than postulated in the model. The formlessness and disorganization are more apparent than real. They reflect essentially an unfortunate figment of the imagination of the hasty Western observers who consciously or unconscioully insist on judging the Islamic city by the yardsticks of the Western, industrialized cities of later periods. Actual Islamic city plan has, in most cases, reflected and strictly adhered basically to the elements Of religious piety, safety, security, and privacy.

Cities are. in one sense, becoming increasingly alike or at least faced with similar problems and prospects. Given the opportunity, however, to experience a bird's eye view of cities as Holy Makkah, Fez, Cairo, Istanbul, Isfahan and many others like them, one would argue that such cities possess a cultural core, however elusive to describe, that is and will ever be distinctive. Irrespective of whatever the experts and laymen alike might dispute what generic label to apply to these urban centers, there is always a consensus that these cities are properly distinguishable from London, new York, and Paris. Let us, without too carefully justifying the name, call this phenomenon the Near Eastern Islamic city and refer to it from here on as simply the "Islamic City".

The Near East has been a region of cities since the dawn of history, the example, par excellence, of urban civilization. With the rise of the Islamic empire beginning in the seventh century, this urban tradition was in no way diluted. On the contrary, it was strengthened while being modified and given an Islamic stamp and this latter is all too clear in any urban center of the area. It is said that Baghdad was known to have reached the peak of one and half million inhabitants in the nineth century.(3)

Indeed, during the Middle Ages, the contrast in city life between the muslim Near East and Europe was striking. For the greater part of the Middle Ages and over most of its area, the West formed a society primarily agrarian, feudal, and monastic; at the time when the strength of Islam lay in its great cities, wealthy courts, and long lines of communication.(4) Individual cities in the Islamic Near East endured the expected fortunes and adversities meted out in history. As in other parts of the world, some cities rose to new heights while others declined to near oblivion, but throughout these vicissitudes the deeply etched urban pattern characterizing the Islamic Near East remained unchanged. In the early 16th century, Istanbul (the capital of the Islamic empire at the time) was known to have been the largest city in Europe with a population perhaps exceeding 400,000 inhabitants.(5)

This urban character of the Islamic Near Eastern civilization has been emphasised if only to overcome the earlier layman's misconcepation about Islam being the "child of the desert". Ironically, the Prophet Mohammad was not a bedouin. He was born and grew up in the small but sophisticated trading city of Makkah. When he and his followers experienced socio-political difficulties in Makkah, they emigrated in 622 A.D **not** to the countryside, **not** to a bedouin encampment, but to another city, Yathrib, renamed Al Madinah (perhaps a little smaller but, nevertheless, a settlement). (6) The direction the muslims took to conduct their daily prayers was at first towards Jerusalem and later towards the Kaabah, and in both cases we are referring to two of the most important theological urban centers in the whole Near East. Even with this, there remains among many of us a subconscious ten-

(2) Elements of the model were extracted but not quoted from: Grunebaum, Gustave E.Von: "The Structure of the Islamic City, " in Grunebaum, Gustave E. Von (ed.): **Islam: Essays in the Nature and Growth of a Cultural Tradition**, London, 1955, pp. 141-158

(3) Encyclopaedia of Islam, 2nd edition. Some maintain that the figure may be slightly exaggerated.

(4) Southern, R.W.: **Westtern Views of Islam in the Middle Ages**, Harvard University Press, Cambridge, Mass., 1962, p.7

(5) Tekeli, Ilham: "Evolution of Spatial Organization in the Ottoman Empire and Turkish Republic" in L.K. Brown (ed.): **From Madina to Metropolis: Heritage and Change in the Near Eastern City**, Princeton, N.J. 1973, p. 246

(6) Brown, L. Karl (ed.): **From Madina to Metropolis: Heritage and Change in the Near Eastern City, Princeton, N.J. 1973, P.28**

2 THE PERCEPTION OF NEAR-EASTERN ISLAMIC CITIES AND URBANISM IN WESTERN URBAN LITERATURE

BY

Dr. Farouk M. El Gammal

INTRODUCTION

A truly intellectual, unbiased, and unpredetermined study of the Near Eastern Islamic cities and urban charecter is not only important in its own right, but can as well provide insights and guidance for anyone interested in cities in other parts of the world. Why ? For much too long, the residual egregious euphemism for the earlier "mysterious East" with its Casba and Bazzars along with the labyrinthine street patterns, have constituted, to a large measure, the image the Western mind has of the Islamic Eastern city. Westerners have often thought and, in writing, stated their image of the Near Eastern Islamic city as an uncity-like agglomeration of people who do not possess either form or organiztion compared with their view of urbanity. Facing that misconception, how much longer can we afford to leave unchallenged the notion that urbanity and cityness are strictly Western phenomena, when found in non-western context, they are merely a product of cultural transplantation?! Is our negligence of the challenge a matter of despotic expediency, of ethnoscientific bias, of ignorance, exasperation, or an admission that such notion is, in fact, both true and factually substantiated. If it is a misconception; is it deliberate or simply naive? *

Scientific objectivity is, admittedly, a very illusive matter but even though one must exert all efforts to approach it. Ethnoscientism, however, is not and most unbecoming of any intellectual community. To those and the challenge posed by the Western concept of our urban pattern I intend to address my forthcoming observations not merely as an Arab intent on providing a rebuttal to this sad and, in some cases, subconscious Western ethnocentricity but primarily as a student of cities and urbanism. **

THE NEAR-EASTERN ISLAMIC CITY IN WESTERN LITERATURE

When Brown eloquently warned that:(1)

> "The laudable effort to think and act in terms of universal values and a sense of common humanity can, if due care is not exercised, be ironically pushed to a dehumanizing approach in which all individuality is swallowed up in a sadly contrived paradigmatic model. Alternatively, all other urban cultures, may, however inadvertently, be forced upon the Procrustean bed of the urban pattern best known to the examiner; an especially insidious problem since the very process of modernization is ineluctably tied up with Westernization".

Islam, being essentially a non-secular religion, has always permeated all modes of life in the Middle East. This aspect of Islam did not leave unaffected the urban environment. Cities are and should be seen as manifestations of religious ideals, and so the structure and morphology of the Islamic city reflects the religion of Islam. This idea was well-understood by Orientalists and most Western students of urban affairs. They all recognize the fact that Islam fosters the development of cities and that the spread of the Islamic religion and that of urban settlements were quite often coincidental. It is, therefore, ironic that a rather erroneously simplistic stereotype model of the

* The writer wishes to acknowledge with deep gratitude and appreciation the considerable help, encouragement, and comments he has received from his colleagues Drs. E. El Bushra and M.M. Mohammadain, both of the Geography Department, King Saud University in Riyadh.

** Although the essence of the Islamic city is quite ill-perceived in the Western literature as a whole, it is the spirit of fairness that some exceptions ought to be made. Notable among those exclusions are the profound research undertakings of L. Karl Brown and Ira M. Lapidus of Princeton University and the University of California at Berkeley, respectively.

(1) Brown, L. Karl, (ed.): **From Madina to Metropolis: Heritage and Change in the Near Eastern City**, Princeton University, N.J. 1973, p.19

ring aid in the form of proper channelization, lane markings etc, enforcement aid in the form of speed control and educational aids in the form of better training by utilization of media like press, T.V, radio etc. should be implemented.

2. There is a need to establish rules and warrants for various categories of traffic conflicts at different types of rotaries which are mainly dependent upon the site characteristics. Relationships between conflict types and accidents of analogous types should be established. The present study only provides a starting point and suggests a much more comprehensive investigation at an extensive scale on all diverse types of rotary intersections. Useful guidelines should be established for individual rotary types as to the expected and abnormal conflict rates,



and sudden stop conflicts is capable of being predicted from another composite variable mainly comprised of non-weaving width, entry angle and diameter of central islands.

CONCLUSIONS

The following broad conclusions can be drawn from the present study.

1. A review of state of art on rotary type of intersections shows that traffic conflict technique may provide a better diagnostic tool in highway safety studies.
2. Out of several possible conflict types, the three main types of conflicts, namely, lane change, sudden stop and violation for give way meet the minimum sample size requirement for traffic conflict studies at rotary intersections.
3. Analysis of traffic conflict data shows that for an average study period of 15 minutes, violation for giveway type of conflct had a maximum occurrance of 187.5 times followed by lane change and sudden stop which occured 144.5 and 105.8 times respectively. This shows a lack of proper education and respect for drivers in Amman area. This could also be attributed to the reason that lanes are not marked or maintained properly.
4. The frequency distribution analysis of the three main conflict types shows the inability and inapplicability of simple linear regression model to predict conflict frequencies.
5. Relationship between traffic conflicts and traffic volume indicates that counting conflicts alone do not reflect traffic volume. However, a correlation coefficient of $r = 0,441$ for linear model indicates that traffic volume have some effect on number of conflicts.
6. Stepwise multiple regression is capable of predicting with reasonable accurracy at 0.05 level of significance only, lane change, sudden stop and violation for giveway types of conflicts from geometry and flow parameters, For example Y_1i.e. lane change type of conflicts can be predicted by knowing X_3(non-weaving width),X_5 (entry width),X_1(weaving length), and X_{10}(entry angle to weaving section).
   The Y_2i,e. sudden stop type of conflict can be predicted by knowing X_{11}(exit angle) and X_3(non-weaving width).

The Y_3i.e. violation for giveway type of conflict can be predicted by knowing X_8(proportion of traffic which makes weaving) X_3(non-weaving width),X_5(entry, width),X_{10}(entry angle to weaving section),X_1(weaving length),and X_7(total traffic volume).

7. The factorial design experiment shows that four main factors are capable of giving a composite variable to predict conflict types. Each composite variable is made up of independent variables with different loadings. First composite factor comprised of variables like length of weaving section, weaving width, non-weaving width, diameter of central island, exit width, total traffic volume and entry angle to weaving section is capable of predicting the conflicts. This factor accounts for 48.2% of total prediction capability.

   The second factor composite variable, at 70% and above loading, is only comprised of a negative value independent variable i.e. length of weaving section.
   This shows that increase in length of weaving section results in a safe drive with minimum conflicts.

   The third factor composite variable, at 70% and above loading, is also comprised of only one independent variable i.e. exit angle. This shows that increased exit angle results in unsafe drive with many conflicts.

   The last factor composit variable,at 70% and above loading, is reduced to only one indepndent variable i.e. magnitude of percentage trucks in total volume.

   This shows that by increasing percentage trucks in total traffic volume, the conflict types will increase.
8. The canonical analysis shows that composite conflict variable mainly comprised of lane change and sudden stop conflicts is capable of being predicted from another composite variable mainly comprised of non-weaving width, entry angle and diameter of central island,

RECOMMENDATIONS

Based on the finding of this study, the following recommendations are made for improving the safety at rotary type of intersections.

1. Pavement markings, indicating the lanes for channelization, line discipline and speed control at rotaries, seem to inprove all types of conficts. Therefore, for effective safety at rotaries, all the three Es like enginee-

The Y_2 i.e. sudden stop type of conflict can be predicted by knowing X_{11}(exit angle) and X_3(non-weaving width).

The Y_3 i.e. violation for give way type of conflict can be predicted by knowing X_8(proportion of traffic which makes weaving), X_3(non-weaving width), X_5(entry width), X_{10}(entry angle to weaving section), X_1(weaving length), and X_7(total traffic volume). Out of these 6 independent variables, 3 variables i.e. X_8, X_3 and X_5 appear to contribute more in the prediction of violation for give way type of conflict.

The above discussions, for prediction of Y_1, Y_2 and Y_3 types of conflicts from geometry and flow parameters, show that multiple regression techinque is not adequate to predict, precisely and meaningfully, the dependent variables from the independent variables (according to R^2 and 'A' constant values). This indicates a need for a still better analysis capable of generating highly correlated variables on a composite scale using factorial and canonical analysis.

Factor Analysis

This method involves re-arranging or reduction of data to a smaller set of factors or components that may be taken as source variables accounting for the observed interrelations in the data. This was done by determining correlations between variables using R-type analysis available on factor analysis subprogram in SPSS.

In order to explore the data reduction possibilities by constructing a set of new variables was done by defining exact mathematical transformations of the original data. This approach used the defined factors called principal component analysis in such a way that one factor is independent from the other i.e. the factors are orthogonal, Three principal component and four principal component analysis were carried out with a view to evolve a meaningful dimension to detect possible reduction of data.

A typical result is shown in Table 10 to account, for most of the variance in data,

Table 10. Loading of Variables on Factors.

Variable	Factor1	Factor2	Factor3	Factor4
X_1	0.57817	-0.71595	-0.08522	-0.17258
X_2	0.74525	0.56115	-0.13062	0.17924
X_3	0.88958	0.12050	0.08757	0.05653
X_4	0.89852	0.18858	0.21593	-0.16927
X_5	0.57431	0.53903	-0.39420	0.15106
X_6	0.79631	-0.11940	0.03080	-0.08087
X_7	0.85983	0.24568	0.16831	0.06470
X_8	-0.74970	0.18722	-0.15658	0.21086
X_9	-0.07078	-0.30948	0.34338	0.85813
X_{10}	0.71309	-0.23042	-0.01619	0.23567
X_{11}	-0.19682	0.43178	0.80579	-0.20718

In brief, the factorial analysis results show that up to 81.2% prediction of conflicts only 4 composite variables are needed. This analysis, however, is unable to show the extent of a particular conflict type in overall conflict prediction. Therefore, a further improved technique popularly known as canonical analysis was used.

Canonical Analysis

This analysis takes, as its basic input, two sets of variables each of which can give theoritical meaning. Hence, in this study, the basic strategy was to derive a linear combination from each of the sets called as canonical variate variables in such a way that the correlation between the two linear combinations is maximized. This canonical variates are essentially equivalent to the principal component analysis, with the exception that the criteria for their selection has altered.

In brief, the canonical analysis has shown that composite conflict variable mainly comprised of lane change

Table 8. Regression Solution for Y_2at 0.05 level of Significance.

Variable	Multiple R	R Square	RSQ Change	Simple R	B	Beta
X_3	0.75510	0.57017	0.57017	0.75510	0.5555121	0.77627
X_{11}	0.79023	0.62446	0.55429	0.16371	0.06069159	0.23397
(Constant)						

from which $Y_2 = e^{-5.512}.X_3^{0.5555}.X_{11}^{0.06067}$

or $\log Y_2 = -5.512 + 0.5555 \log X_3 + 0.06067 \log X_{11}$. .... (5)

Table 9. Regression Solution for Y_3 at 0.05 Level of Significance.

Variable	Multiple R	R Square	RSQ Change	Simple R	B	Beta
X_7	0.48891	0.23903	0.23903	0.48891	0.00654929	0.10036
X_1	0.61780	0.38168	0.14265	-0.20483	-0.3180605	-1.02251
X_{10}	0.70219	0.49308	0.11140	0.36107	0.2220070	0.75899
X_5	0.81386	0.66237	0.16930	0.01804	-0.5993909	-0.62018
X_3	0.35667	0.73388	0.071151	0.40020	0.5058355	0.46449
X_8	0.88430	0.78198	0.04811	-0.25269	-11.64629	-0.29573
(Constant)					20.19275	

from which $Y_3 = e^{20.1927}.X_7^{0.0065}.X_1^{-0.3181}.X_{10}^{0.2220}.X_5^{-0.5493},X_3^{0.5058}.X_8^{-11.6463}$.

or $\log Y_3 = 20.1927 + 0.0065 \log X_7 -.3181 \log X_1 + 0.222 \log X_{10} - 0.9930 \log X_5 + 0.5058 \log X_3 - 11.6463 \log X_8$. .....(6)

Inspection of equation (4), to predict Y_1dependent variable, indicates the R^2magnitude is 0.28 for X_{10} independent variable, 0.45 for X_1independent variable, 0.53 for X_3independent variable, 0.715 for X_3independent variable, and 0.753 for X_6variable. These values are not close to 1.0. However, the sign and magnitude of regression coefficients of 0.2479, -0.2076, -0.5003, 0.8654 and 0.4843 are satisfactory at 0.05 level of significance. The A value of 4.576 is also reasonable.

Equation (5) to predict Y^2dependent variable, which incorporates two independent variables $X_3$and X_{11}has R^2value of 0.57 for X_3independent variable and 0.6244 for X_{11}independent variable. The sign and magnitude of regression coefficients are 0.5555 and 0.06067 for $X_3$and X_{11}independent variables respectively and are also satisfactory at 0.05 level of significance. The A value of -5.511 is also reasonable.

Equation (6) to predict Y_3 dependent variable, which incorporates 6 independent variables, namely X_7,X_1,X_{10},X_5,X_3 and X_8 is a slightly better equation statistically than equations (4) and (5). The sign and magnitude of regression coefficients of 0.0065, -0.3180, 0.2220, -0.5994, 0.5058, -11.6463 are satisfactory at 0.05 level of significance. The A value of 20.1927 is although higher than in equations (4) and (5), but is still reasonable.

On comparison of results between 0.01 and 0.05 levels of significance, it is evident that 0.05 level of significance in general increases R^2value and number of included independent variables. However, the constant 'A' value generally increases for 0.05 level of significance. Thus, it appears that conflict type prediction could be made with a reasonable accurracy at 0.05 level of significance. In other words, Y_1i.e. lane change type of conflict can be predicted by knowing X_6(exit width),X_3(non-weaving width),X_5(entry width), X_1 (length of weaving section), and X_{10} (entry angle to weaving section). out of these 5 independent variables, 2 variables i.e.X_6andX_3appear to contribute more in the prediction of lane change type of conflict.

Table 4. Regression Solution for Y_1 at 0.01 level of Significance.

Variable	Multiple R	R Square	RSQ Change	Simple R	B	Beta
X_{10}	0.53613	0.28744	0.28744	0.53613	0.2463886	0.83223
X_1	0.67199	0.45157	0.16413	-0.01072	-0.1579869	-0.50180
(Constant)					0.9555893	

from which $Y_1 = e^{0.9556} .(X_{10}).^{0.2464} (X_1)^{-0.1580}$

or log $Y_1 = 0.9556 + 0.2464 \log X_{10} - 0.158 \log X_1$. ......(1)

Table 5. Regression Solution for Y_2 at 0.01 level of Significance.

Variable	Multiple R	R Square	RSQ Change	Simple R	B	Beta
X_3	0.75510	0.57017	0.57017	0.75510	0.5403588	0.75510
(Constant)					-2.535525	

from which $Y_2 = e^{-2.536}.X_3^{0.5404}$

or log $Y_2 = -2.536 + 0.5404 \log X_3$. ...... (2)

Table 6. Regression Solution for Y_3 at 0.01 level of Significance.

Variable	Multiple R	R Square	RSQ Change	Simple R	B	Beta
X_7	0.48891	0.23903	0.23903	0.48891	0.0113009	0.19887
X_1	0.61780	0.38168	0.14265	-0.20483	-0.286013	-0.90208
X_{10}	0.70219	0.49308	0.11140	036107	0.2112816	0.72232
X_5	0.81386	0.66237	0.16930	0.01804	-0.5604149	-0.57985
X_3	0.85667	0.73388	0.07151	0.40020	0.5483910	0.50356
(Constant)					8.211144	

from which $Y_3 = e^{8.2112}.X_7^{0.0113}.X_5^{-0.5604}.X_3^{0.5484}$

or log $Y_3 = 8.2112 + 0.0113 \log X_7 - 0.286 \log X_1 + 0.2113 \log X_{10} - 0.5604 \log X_5 + 0.5484 \log X_3$. ...... (3)

Inspection of equation (1) indicates that R^2 value is 0.28 for X_{10} independent variable and 0.45 for X_1 independent variable.

from which $Y_1 = e^{4.5762}.X_{10}^{0.2479}.X_1^{-0.2076}.X_5^{-0.5003}.X_3^{0.8654}.X_6^{-0.4843}$ or log $Y_1 = 4.5762 + 0.2479 \log X_{10} - 0.2076 \log X_1 - 0.5003 \log X_5 + 0.8654 \log X_3 - 0.4843 \log X_6$. .....(4)

dence level of 95.5 percent. The solution of the equation for sample size given the minimum number of counts to be taken for each movement, for each type of traffic conflicts that is to be checked. In no case, however, should the number be less than 30. Sample size determination for the collected data shows that for all rotaries under study, the total number of conflicts recorded are 440.5. The proportion of conflict types (Lane change, sudden stop, and violation for give way) have P value of 0.32 8, 0.246 and 0.425 respectively. The corresponding q values are 0.672, 0.754 and 0.575 respectively. for 95.5 percent, generally used (9) level of confidence, the value is 2. therefore, for 5% permitted error, the N value becomes 107.85, 30, 39.1 respectively. Since the computed N value either exceeds or at the most become equal to the recommended minimum value of 30, hence sample size for the data collected in this study is acceptable.

ANALYSIS OF DATA

In order to have a preliminary idea about the collected data, the total number of three conflict types, chosen for this study for an average period of minutes, were computed for all the rotaries under study and are as below:

Types of Traffic Conflicts	R4	R5	R6	R7	RI	RF	Total
Lane Change, Y_1	11.0	42	23	12.5	43	13	144.5
Sudden Stop, Y_2	14.5	14	17	11.0	40	12	108.5
Violation for giveway, Y_3	28.5	36.5	30	18.0	51	23.5	187.5

The total traffic volume and total traffic conflicts for the rotaries under study are shown below:

Rotary	R4	R5	R6	R7	RI	RF
Total Traffic Volume, X	529	599.5	601		1255	646.5
Total Traffic Conflicts, Y	54	92.5	70	41.5	134	48.5

The regression line of Y on X, is of the form: $Y = a_0 + a_1X$. The correlation coefficient $r = 0.441$ for the equation indicates that traffic volumes have some effect on number of conflicts. This shows that traffic conflicts could be better related to combined geometry and flow parameters. The relationship appears to be possible only by using multiple regression analysis, through which, one can analyze the relationship between a dependent variable and a set of independent variables.

Statistical Relationships

In order to establish relationships responding to linear regression model between conflict types and flow and range of geometry parameters of the rotaries under study, the following correlations were tried using SPSS software facility available at Jordan University Computer Centre.

(1) (Y_1, Y_2, Y_3) VS $(X_1 \text{ to } X_{11})$ ...... (a)

(2) $\log (Y_1, Y_2, Y_3)$ VS $\log (X_1 \text{ to } X_{12})$ ...... (b)

variance is 20. Using F-statistic table showing all three levels of significance, we found that F-values, for computation purposes, are 2.87 and 4.43 for 0.05 and 0.01 levels of significance respectively. These values were used as input command to determine regression equations. Since this approach has inbuilt mechanism to account for the multi-collinearity effects, therefore, it is clear from the Tables 4 to 9 that only very few non-collinear independent variables occur in the equation.

9. Box, P.C., Previous reference.

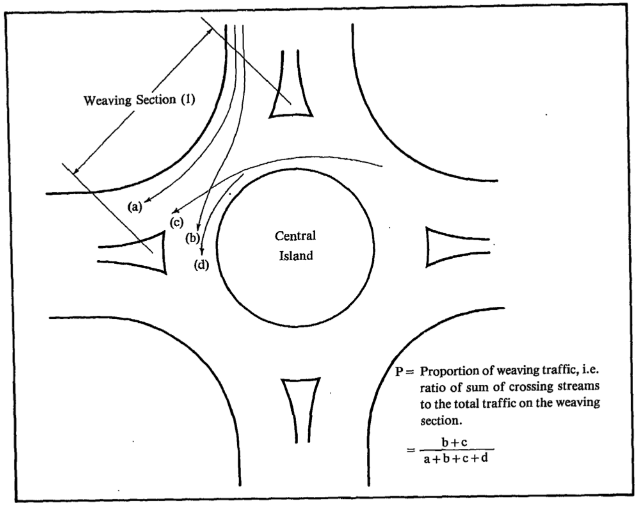


Fig. 4. Traffic volume which makes weaving.

CHARACTERISTICS OF CONFLICT DATA

Sample Size Analysis

the following equation, as given in Manual of Traffic Engineering Studies (7), was used to determine the minimum sample size:

$$N = \frac{PqK^2}{E^2}$$

where;

N = minimum sample size
P = Proportion of the vehicles that are involved in a specific conflict
q = 1-P
K = Constant corresponding to the desired confidence level,
E = Permitted error in the proportion estimate of traffic conflicts.

The selection of 0.5 for P and q provides a conservative or reasonable estimate of the required sample size. The requirement becomes less as the value of P decreases from 0.5 (8). The sum of P and q is always equal to 1.0. The constant K depends on the desired level of confidence. The value of 2.00 for k is often chosen to provide a confi-

7. Box, P.C., "Manual of Traffic Engineering Studies", Institute of Transportation Engineers, Virginea, 1976.
8. The same reference.

It is well known that for a roundabout type of intersections, each approach to a central island is similar to an approach to a one-way street. Likewise, traffic within the central island is some what like traffic on a one-way street with frequent intersections. It differs, however, in that there is more frequent lane changing. In this respect, it is like a series of weaving sections. Thus, Lane change conflicts will be seen frequently followed by sudden stop and violation for give way. Keeping this in view these three types of traffic conflicts were only observed for the six rotaries selected for the study. This method of observation is simlar to the one proposed by General Motors.

For each 4 arm roundabout under study, there were 4 weaving sections to be observed for traffic conflicts and flow. Each roundabout was observed during the working days of the week i.e. Saturday through Wedesday, for normal behviour of traffic movement. The general time observation was from 9:00 AM to 11:00 AM.

There was, generally, one observer working on observing the three distinguished types of traffic conflicts.One round of observation was taken one day. This round generally started from 9:00 AM to 11:00 AM. Another round was taken the next day and at the same time for the same period. Thus, each round was of two hours. Traffic conflict types were observed for 15 minutes for each weaving section, then following 5 minutes were spent in counting traffic volume which enters the same weaving section. The next 10 minutes interval was used for recording / filling the data for the rest. The position of traffic conflicts observer was fixed for each weaving section as shown in Fig.3.

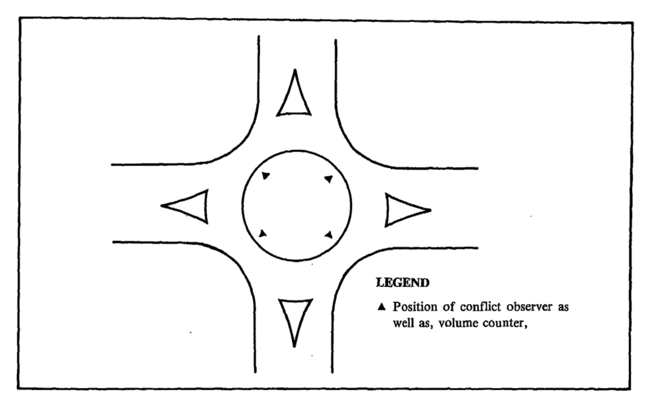


Fig. 3. The position of conflict.

For traffic flow data collection one volume counter was employed to make a classified count. Three types of traffic volume were observed. The first was the total-traffic volume, the second was the proportion of traffic which makes weaving, and the third was the percentage of trucks, which is the number of trucks that enter the weaving section to the total traffic volume. Fig. 4 shows the movement of traffic within a weaving section, from which, the proportion of traffic which makes weaving was determined.

Geometric parameters measured included overall dimensions such as inscribed length of weaving section, width of weaving section, width of non-weaving section, diameter of central island, width of entry, entry angle to weaving section, and exit angle of weaving section. These geometry parameters collected for the selected six rotaries and the range of various parameters have already been given in Table 2 and Table 3.

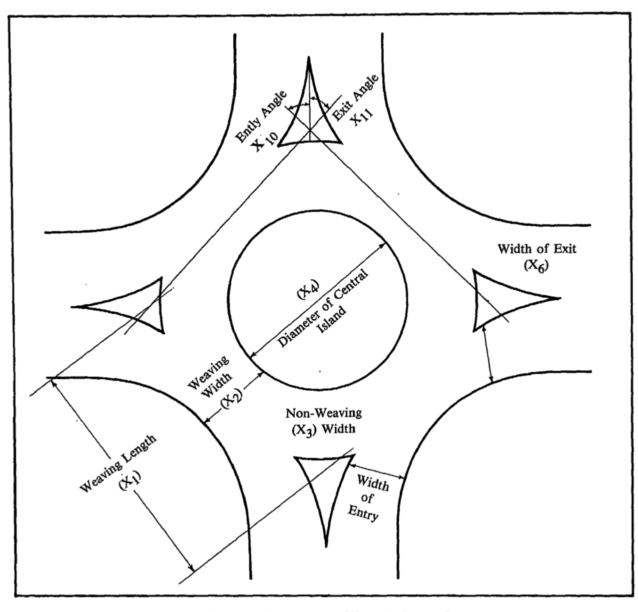


Fig. 2. Geometry Parameters of Rotaries Under Study.

TRAFFIC CONFLICT TECHNIQUE

Studies elesewhere (5.6) have shown that there are 28 different types of conflicts which are possible at an intersection. However the most common conflict types are 14 only. These basic intersection conflict types are:

(1) Lane change
(2) Speedy
(3) U-turn
(4) Crossing red signal
(5) Slow vehicle through direction
(6) Left-turn same direction
(7) Crossing traffic from left,
(8) Left turn from right
(9) Crossing traffic from right
(10) Right-turn same direction
(11) Right-turn from right
(12) Opposing left-turn
(13) Left- from left
(14) Pedestrian

5. Perkins, S.R., Previous reference.
6. Hyden, C., "Relation Between Conflicts and Traffic Accidents"., Sweden, Mimeo, 1975.

Fig. 1. Locations of Rotaries Under Study.

Table.3. Range of the Existing Dimensions of Rotaries

Rotary Design Elements	R4	R5	R6	R7	RI	RF
Weaving length (m)	37.5-55.7	31-44.65	20.9-37.9	44.2-49.8	36.6-69.2	39.5-45
Diameter of Central Island (m)	48.0	45.26	28.46	48.96	80.28	48.38
Weaving Width (m)	11.1-13.2	10.7-16.5	12.4-25.9	12.0-12.4	20-21.70	13.7-16.9
Non-Weaving Width (m)	11.95-13.0	11.8-12.1	12.1-13.4	9.1-9.3	17.50-20.30	10.5-10.6
Entry and Exit Width (m)	9.4-14.75	9.4-12.35	8.5-11.4	11.0-14.0	14.0-18.4	8.5-13.0
Entry Angle (degree)	30.17-51.60	42.94-51.29	29.43-47.19	43.17-47.0	42.18-85-74	40.26-46.37
Exit Angle (degree)	34.25-50.87	34.68-49.96	42.95-61.31	40.08-50	36.11-68.7	38.32-52-40



ting the roundabout types, consideration was given to the fact that a wide range of variables like traffic flow and geometric variables is available. The final six roundabouts selected were codes as gives in Table 1 and shown in Fig.1.

Table 1. List of Rotaries.

Code	Roundabout Location
R4	4th Circle (Jabel Amman)
R5	5th Circle (Jabel Amman)
R6	6th Circle (Jabel Amman)
R7	7th Circle (Jabel Amman)
RI	Rotary of Interior Ministry
RF	Firas Rotary (Jabel Al-Hussien)

The flow and geometry parameters of the selected rotaries are given in Table 2. The geometry parameters, given in Table 2 are show in Fig 2.

Table 3 shows the range of the existing dimensions for the rotaries under study.

Table .2- Geometric and Flow Paramenters for Selected Rotaries.

	X_1	X_2	X_3	X_4	X_5	X_6	X_7	X_8	X_9	X_{10}	X_{11}
R41	38.6	12.72	13.0	48.0	9.9	14.75	122.0	0.82	0.037	30.17	50.87
R42	55.7	11.10	12.55	48.0	10.7	12.60	118.0	0.79	0.020	51.60	42.305
R43	37.5	13.20	11.95	48.0	9.4	12.50	164.5	0.73	0.036	33.52	63.38
R44	47.1	12.50	12.35	48.0	17.2	10.10	124.5	0.63	0.016	43.85	34.25
R51	37.0	12.90	12.10	45.26	9.40	12.35	104.5	0.77	0.053	49.91	39.15
R52	44.65	10.70	12.0	45.26	10.40	11.05	144.0	0.79	0.042	51.29	49.15
R53	31.0	16.50	11.80	40.26	11.01	1.40	195.0	0.74	0.025	42.94	41.61
R54	43.0	14.4	12.10	45.26	9.50	12.00	156.0	0.80	0.050	50.69	34.68
R61	29.70	12.60	12.10	28.46	8.50	10.00	137.0	0.84	0.043	29,43	44.44
R62	34.0	12.40	12.10	28.46	11.95	11.10	148.0	0.88	0.034	46.91	61.31
R63	20.90	25.90	13.40	28.46	22.0	11.40	177.5	0.86	0.034	41.93	42.95
R64	37.90	14.4	12.10	28.46	15.5	11.40	138.5	0.88	0.033	47.19	46.81
R71	49.80	12.0	9.20	48.96	12.20	10.0	97.0	0.82	0.031	45.8	50.0
R72	44.24	12.2	9,10	48.96	11.0	11.70	120.0	0.64	0.050	44.24	44.57
R73	49.3	12.4	9.30	48.96	11.5	14.0	110.0	0.75	0.036	47.00	46.85
R74	47,0	12.2	9.10	48.96	13.50	11.0	115.0	0.76	0.052	43.17	40.08
RI1	69.2	21.70	20.30	80.28	15.0	17.60	255.0	0.58	0.023	74.69	37.40
RI2	36.6	20.80	17.20	80.28	12.0	18.40	201.0	0.65	0.020	52.91	47.04
RI3	36.6	21.15	17.15	80.28	15.5	12.00	266.0	0.60	0.038	55.70	68.70
RI4	65.0	20.0	20.0	80.28	14.0	17.80	244.0	0.64	0.033	42.18	36.11
RI5	63.6	20.0	17.05	80.28	17.0	15.00	289.0	0.69	0.052	84.74	39.10
RF1	45.00	13.70	10.55	48.38	12.5	12.00	162.5	0.83	0.022	40.26	38.32
RF2	43.00	14.00	10.50	48.38	8.50	11.30	132.5	0.82	0.015	56.37	52.4
RF3	39.50	16.90	10.60	48.38	12.50	11.0	179.0	0.74	0.01	54.16	43.78
RF4	41.20	14.0	10.5	48.38	13.00	11.60	172.5	0.77	0.01	43.89	50.46

1 A low cost measure for diagnosing safety problems of rotary intersections in Jordan.

Dr.S.P.BINDRA & Dr.KHEIR JADAN

Road accident problem in Jordan is alarming in respect of both the number as well as the size. According to one estimate (1), road accidents cost the country at least 12.5 million Jordanian Dinars in 1981 which represents 1 percent of the gross domestic product of Jordan. Half of the accidents in Jordan occur in Amman and its Suburbs.

Although the accident data collection and analysis procedures used in Jordan are considered to be of high standard, still the main deficiency is that the actual site of an accident is not located precisely on the accident report form. Also the number of reported accidents are affected by frequent changes in local reporting laws, accident severity, and damage cost of each accident. The main problem with using available accident data alone, for identifying and evaluating high accident sites in Jordan, is the waiting time needed to obtain significant data base. Conventional before and after studies, to determine the effectiveness of the improvement based on accident data, often take several years. This clearly shows that current practice of accident data has several inherent limitations and, therefore, needs to be complemented by some improved techniques.

Recent studies (2,3) have shown that traffic conflicts techniques are capable of providing a measure of accident potential problems at a highway location. Many highway authorities, in developed countries like USA,(4) are increasingly using trafifc conflicts techniques to complement the limited accident data found in accident records. Keeping this in view, the Ministry of Public Works, at the request of Municipal authorities, undertook a study to quickly evaluate changes in road designs especially the roundabout and its environment.
The specific research objectives for this study were:

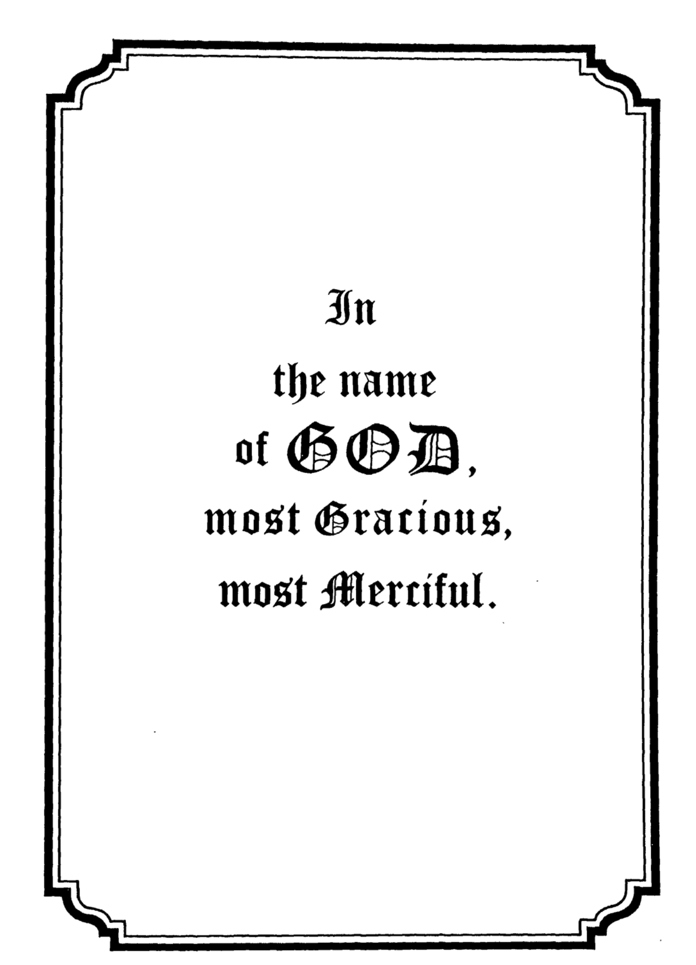
- To review the current state of the art on traffic conflicts techniques specially with a view to determine its applicability to traffic problems on rotary type of junctions in Amman area.
- To produce traffic conflict patterns and their tabulations for roundabouts of major conventional design in Amman area with a view to give insight into the main accident conflict problems which may lead to design improvements and remedial measures.
- To derive relationships between traffic conflict types, traffic flow, and rotary geometry which could be used to evaluate safety at rotaries.

SELECTION OF ROTARIES

The first step in selecting the roundabout types for this study was to compile a list of roundabouts in Amman regions of Jordan from which the roundabouts could be drawn. The list of roundabouts compiled was based on actual field observations. All the sites were actually visited and some of them were photographed. The final selection of rotaries was made to produce traffic conflicts of major roundabout of conventional desgin with a view to get insights into the main accident problems and lead to design improvement and remedial measures. While selec-

1. Vondra, M. and Jacob, G.D., "Road Safety in Two Contrasting Third World Countries", PTRC Summer Annual Meeting, July 1984.
2. Baker, W.T., "An evaluation of the Traffic Conflicts Technique", HRB, 384, 1972, pp. 1-8.
3. Perkins, S.R., "Traffic Conflict Technique Procedures Manual", Research Laboratories General Motors Corp. Warren, MI, GMR-896, Aug. 1969.
4. Perkins, S.R., Previous reference.

Research Papers in English Contents



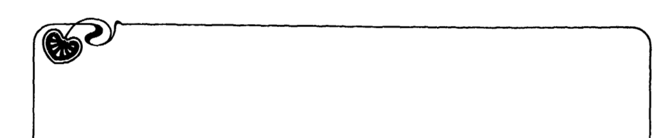
In

the name

of GOD,

most Gracious,

most Merciful.



THE URBAN GROWTH IN ARAB CITIES
PROBLEMS & SOLUTIONS

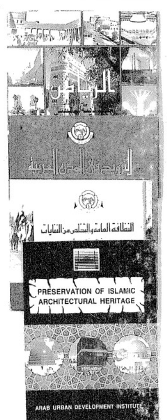
تحت الاصـــدار

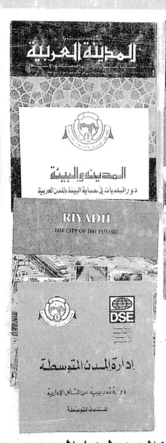
- كتاب المدينة والكوارث والحروب .
- كتاب المساجد في المدن العربية .
- كتاب المواطن والبلدية .
- كتاب السكن العشوائي ومدن الصفيح .
- موسوعة التشريعات والقوانين واللوائح والانظمة البلدية في الدول العربية .
- كتاب هيكل أنظمة الحكم والادارة المحلية في الدول العربية .
- كتاب هيكل الحكومات المحلية في العالم
- دراسة الاسواق العامة في المدن العربية
- دراسة تسمية الشوارع وترقيم المنازل
- كتاب المدن الجديدة في العالم العربي
- موسوعة المســاجد .
- موسوعة المدن الكبرى في العالم
- التآخي والتوأمة بين المدن
- كتاب المدينة والطفل .. المعوق .. العجزة .. الخ
- كتاب : المدن الساحلية .. الجبلية .. الصناعية .. الخ ..
- سلسلة كتاب المدينة العربية :

مكة المكرمة ـــ المدينة المنورة ـــ القدس الشريـف ـــ جده ـــ الكـــويت ـــ مسقـط ـــ القاهـر ـــ الدوحـة ـــ المنامة ـــ عمان ـــ الرباط ـــ طرابلس ـــ تونس ـــ مراكش ـــ فاس ـــ الجزائر ـــ بيروت ـــ حلب ـــ الاسكندرية ـــ مقديشو ـــ الخ ...



THE URBAN GROWTH IN ARAB CITIES
PROBLEMS & SOLUTIONS

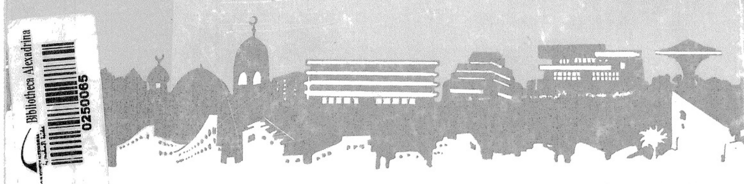








من إصدارات المعهد العربي لإنماء المدن



مطابع الحرس الوطني
NATIONAL GUARD PRINTING PRESS